

I. MOKRZYSZEWSKI 1931

ZESZYT 1-szy
MARCOWY
1934

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA
PŁYWACTWA, TURYSTYKI WODNEJ
I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 4
ROK X

CENA EGZ. ZŁ. 1.20

Polski Związek Kajakowy

Komunikat Nr. 2

1. **Nadanie stopni „Wygów honorowych"**

Uchwałą Zarządu Głównego z dn. 1.III.1934 r. otrzymują w dowód położonych zasług nad organizacją P. Z. K stopień „Wygi Honorowego" następujący członkowie P. Z. K.:

Pp.: Viceminister Komunikacji inż. Bobkowski Aleksander, gen. bryg. Kwaśniewski Stanisław, płk. dypl. Zieleniewski Tadeusz, ppułk. Ziętkiewicz Władysław. ppułk. Lewakowski Jerzy, dr. Smoluchowski Tadeusz, dr. Sierakowski Stanisław, dr. Grabowski Józef, dr. Bober Antoni, prof. Leszko Ludwik, mjr. pil. Chramiec Andrzej, Bublewski Witold, Grzelak Władysław, Heinrich Antoni, red. Majcher Mieczysław, mjr. Sekunda Włodzimierz, Wisłocki Adam, red. Włodarkiewicz Józef. prof. Hławiczka Jan, Plebańczyk Marjan.

2. **Nadanie stopni „Wygów".**

Uchwałą Zarządu Głównego P. Z. K. z dn. 1.III.1934 r. otrzymują stopień „Wygi" następujący członkowie klubów i sekcyj zrzeszonych w P. Z. K.:

W. T. W. — Warszawa: Pp.: Rylski Janusz i Pogorzelski Henryk.

W. K. S. — Żoliborz-Warszawa: Pp. Sekundowa Marja, Wańkowicz Melchjor, Żołądkowski Lech.

Klub Wioślarski „Wisła" — Warszawa: Pp.: Deutschman Juljan, Jeliński Stanisław, Kołaczkowski Longin, Paczesny Stanisław, Samol Wacław, Szymkowski Szymon, Gu..wski Tadeusz.

Polskie Tow. Krajoznawcze — Sekcja Turystyki Wodnej — Warszawa. Pp. Beeger Jan, Beeger Stefan, Jędrzejowski Zygmunt, dr. Klein Kazimierz, Kawa Franciszek. Lasocki Stanisław, Piwocki Jerzy, Podhorska-Okołów Marja, Stołyhwo Olgierd, Stępowski Włodzimierz, Widen Janusz, Wisłocka Zofja, Zasztowtowa Halina.

Wołyńskie Tow. Krajoznawcze, — Sekcja Kajakowa. Kostopol Wołyński. Pp.: Żurkowski Władysław. Marczewski Jerzy, Mikołajczyk Piotr, Mierzwowicz Franciszek.

Klub Kajakowy „Chorzowianka — Chorzów. Pp.: Hryniewiecki Jerzy, Kolęda Andrzej, Mattern Edward, Sowa Kurt i Bednarek Norbert.

Sekcja Związkowa P. Z. K. — Warszawa. Pp.: Ks. Chrulewicz Aleksy, Krzeczkowski Bronisław, Kowalska Alicja, kpt. Sieńczak Władysław.

Akademicki Związek Sportowy — Sekcja Kajakowa— Kraków. Pp.: Góral Władysław, dr. inż. Kowalski Ludwik, inż. Negrusz Apolinary, prof. Sykutowski Franciszek. inż. Świszczewski Stefan, Stolfa Antoni.

Tow. Sportowo-Oświatowe „Fablok" — Sekcja kajakowa — Chrzanów P. Loegler Stanisław.

Żydowskie Tow. Gimnastyczno-Sportowe „Makabi" — Sek. Kajakowa — Warszawa. Pp.: Ryng Natan i Szejmnam Albert.

Klub Kanoistów — Katowice. Pp.: Macieliński Stanisław, Świętochowski Józef, Kaula Alferd, Schenk Adolf, Tinschert Jan, Pyka Wilhelm, Weidermann Joachim, Martens Werner, Disput Helmut, Utzny Jerzy.

Harcerska Drużyna Wilków Morskich — Poznań. Pp.: phm. Woźniak Sylwester, phm. Kwaśniewski Wacław, Krzyżaniak Florjan, Michalak Leon, Wygocki Mieczysław, phm. Gabryelewicz Felicjan, Szudobaj Edmund, Brzozowski Franciszek, Jaruchowski Mieczysław, Kluczkowski Bronisław.

Złote odznaki proporczyka P. Z. K. dla mianowanych „Wygów zostaną wysłane przez Sekretarjat Z. G. po wpłaceniu na konto czekowe P. K. O. nr. 24920 po 3 zł. za odznakę.

3. **Mianowanie Sędziów Związkowych.**

Uchwałą Z. G. z dn. 1.III. b. r. mianowani zostali Sędziami Związkowymi: Pp.: inż. Bobkowski Aleksander, dr. Smoluchowski Tadeusz, ppułk. Wójcicki Aleksander. inż. Rząca Tadeusz, dr. Bober Antoni, por. Hussakowski Antoni, red. Facher Stanisław, dr. Łuster Bolesław, Macieliński Stanisław, Grzelak Władysław, Kowalska Alicja, Heinrich Antoni, mjr. Sekunda Włodzimierz, Wisłocki Adam.

Sędziami okręgowymi: Pp.: dyr. Zieliński Kazimierz, Figuła Zygmunt, Fischer Jan, inż. Vamos Władysław, Cyrek Władysław, Mattern Edward, Loegler Stanisław, Katz Tomasz, dr. Hirsch Leon, Dziewiński Bolesław, Malski Franciszek, Spiess Tadeusz, Plebańczyk Marjan, dr. inż. Kowalski Ludwik.

4. **Nadanie odznak honorowych P. Z. K. ((plakiety z bronzu) za sezon turystyczny 1933 r.:**

Uchwałą Zarządu Gł. P. Z. K. z dn. 1.III. b. r. na podstawie par. 57 Seg. S. T. Nr. 2. nadano odznaki honorowe za następujące wycieczki i km. sezonu:

plakietę **„Łososia"** — prof. Leszko Ludwikowi S. K. A. Z. S. Kraków za wycieczki morskie i po Wileńszczyźnie i p. Loeglerowi Stanisławowi z S. K. „Fablok" w Chrzanowie za wycieczkę po 8 jeziorach i 11 rzekach Polski;

plakietę **„Węgorza"** — Pp. Podhorskiej-Okołów Marji Sekcja Turyst. Wodn. Polskiego Tow. Krajoznawczego Warszawa za wycieczki po najmniejszych rzekach Polski i Krzeczkowskiemu Bronisławowi z Sekcji Związkowej P. Z. K.;

plakietę **„Pstrąga"** — prof. Hławiczce Janowi z S. K. Akademickiego Yacht-Klubu Warszawa za wycieczkę Popradem, Dunajcem i po jeziorach wileńszczyzny;

plakiety **„Śledzi"** — K. W. „Wisła" Warszawa — 17327 km. pkt., S. K. A. Z. S. Wilno — 16108 km. pkt., oraz S. K. W. K S. Żoliborz-Warszawa — 11509 km. pkt.

5. **Okólnik Związku Polskich Związków Sportowych.**

Wobec ukazania się swego czasu pogłosek, że wszelkie zniżki dla sportowców mają być zniesione Z. Z. interwenjował w Min. Komunikacji i w rezultacie uzyskał utrzymanie dla sportowców ceny biletów kolejowych na dotychczasowym poziomie, t. j. przyznawanie 50% zniżek od dawnych cen biletów. Zniżki takie przy wyjeździe na zawody sportowe otrzymywać można w miejscowych Okręgowych Urzędach Wychowania Fizycznego i P. W.

Chcąc natomiast uzyskać większe ulgi kolejowe, względnie 80% zniżki udzielane zasadniczo przez Państwowy Urząd W. F. i P. W. tylko przy wyjazdach na kursy i obozy winne Związki zwracać się w każdym poszczególnym wypadku bezpośrednio do min. Komunikacji, które może zawsze według swego uznania przyznawać większe ulgi po nad 50% na liczniejsze przejazdy sportowe.

Sekretarz: (—) *Bublewski Witold*

Prezes Z. G. P. Z K.: (—) *Zieleniewski Tadeusz* Pułk. Dypl.

ROK 10 WARSZAWA, MARZEC 1934 R. Nr. 4

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO

Dlaczego właśnie sport regatowy?

W przeciwieństwie do sportów „lądowych" takich, jak piłka nożna, tennis, lekka atletyka i t. p., które można uprawiać wszędzie na kuli ziemskiej, gdzie tylko znajdzie się niewielka choćby grupka ludzi w tych sportach zamiłowanych, nasz sport wioślarski jest silnie handicapowany. Po pierwsze dlatego, że uprawiać go można tylko tam, gdzie warunki wodne na to pozwalają, i to w dodatku dobre warunki wodne, a więc większe rzeki lub jeziora, po drugie dlatego, że jako sport kosztowny wymagający dużych środków materjalnych na budowę siedziby, kupno taboru i remont i uzupełnianie, może powstać tylko w dużych osiedlach, gdzie znajdzie się odpowiednia ilość ludzi dość dobrze materjalnie usytuowanych, aby być w stanie zarówno początkowe inwestycje pokryć, a następnie płacić dość duże perjodyczne świadczenia i sporadyczne subwencje na utrzymanie w stanie sprawności rodzimego wioślarstwa. Z tych dwóch przesłanek wynika trzeci logiczny wniosek, a jednocześnie nowy handicap dla wioślarstwa, że nie będzie ono i nie może być sportem szerokich mas ludności, sportem ludowym, i wszelkie wysiłki czynione w kierunku szerokiego spopularyzowana naszego sportu, muszą być skazane z góry na niepowodzenie. Czy jednak wobec tych warunków należy woślarstwo zaliczyć do sportów „arystokratycznych", jak hippikę lub golfa? Niesłychane i powszechnie uznane zalety sportu wioślarskiego, pod względem rozwoju fizycznego tych, co go uprawiają zmuszają do zwrócenia na niego specjalnej uwagi ze strony tych, którzy sprawę wychowania fizycznego narodu i jego zdrowia mają sobie powierzoną, czy to z punktu widzenia piastowanego urzędu, czy też stanowiska społecznego. Nie można narzekać na brak zainteresowania się wioślarstwem naszego społeczeństwa, wystarczy wyjrzeć na rzekę któregokowiek pogodnego dnia w niedzielę lub święto, lub puścić się na wycieczkę łodzią, aby przekonać się, jakie olbrzymie masy ludności, a szczególnie młodzieży na wszelkiego typu i rodzaju łodziach korzystają z dobrodziejstw, jakie daje sport wioślarski. Ta więc dziedzina, dziedzina traktowania wioślarstwa, jako dorywczej przyjemności, a nie stale uprawianego sportu nie wymaga ani większych starań, ani opieki, conajwyżej jakiegoś uporządkowania administracyjnego w takich miejscach, jak np. w stolicy, gdzie przerost amatorskiego wioślarstwa zaczyna przeszkadzać i sportowi zorganizowanemu i nawet żegludze. Czy jednak te ze wszechmiar pocieszające objawy coraz to silniej rozwijającego się pędu społeczeństwa do uprawiania wioślarstwa amatorskiego wyczerpują całokształt zadań sportowi wioślarskiemu stawianych? Poza sferą czysto fizycznego rozwoju lub chwilowej rozrywki, sport ma całą massę szerszych i trudniejszych zadań, a mianowicie sferę wychowania obywatelskiego i urabiania charakteru narodu. Znakomite zrozumienie sfera ta osiągnęła za naszą zachodnią ścianą graniczną, gdzie sport dzisiaj postawiony jest w pierwszym szeregu zadań państwowych narówni z administracją polityczną, oświatą lub finansami państwa, może w nieco mniejszym stopniu, ale na tym samym poziomie traktowany jest i za naszą wschodnią ścianą, jeżeli więc chcemy, a chcieć musimy, dorównać kroku naszym sąsiadom, to i nasz sport na tym samym poziomie postawić powinniśmy.

W naszym sporcie wioślarskim najwężej pojętą jednostką jest osada regatowa, szerszą klub, najszerzą związek. Niewie jest rodzajów sportu, gdzieby pojęcie solidarności i bodaj nawet braterstwa nie musiało być tak silnie podkreślone jak w osadzie regatowej. Niech tam będą jaknajlepiej rozwinięci fizycznie i jaknajlepiej wytrenowani sportowcy, jeżeli w osadzie niema solidarności i dyscypliny wartość osady jest żadna. Rozszerzając tą zasadę na klub mamy ten sam objaw, tam, gdzie niema harmonji, gdzie wewnętrzne tarcia rozsadzają klub, tam o sukcesach sportowych jest cicho. W naszym Związku wioślarskim, gdybyśmy nie byli zwartą jednostką, niepodzieloną na skłócone ze sobą związki okręgowe sprawy nie szłyby tak gładko i sprawnie, jak idą obecnie. Tym więc sposobem pierwszy postulat wychowania obywatelskiego jedność, solidarność i dyscyplina znajduje pełne zastosowanie w organizmach osady, klubu i Związku. Dalszą niezmiernie ważną cechą wychowania narodu jest budzenie w nim ducha walki i potęgowanie woli zwycięstwa, czego szczególnie nam, posiadającym miękki słowiański charakter tak bardzo potrzeba, a czego nie można nabyć na innej drodze, jak na drodze zawodów sportowych, czyli, jeżeli chodzi o wioślarstwo, na regatach. Patrjotyzm załogi na regatach miejscowych, patrjotyzm klubu na regatach związkowych i patrjotyzm związku i Ojczyzny na regatach międzynarodowych, to niezmiernie silne bodźce i wartościowe składniki wychowania obywatelskiego. Dalszym niezmiernie ważnym czynnikiem wychowania obywatelskiego jest samozaparcie się wioślarza regatowego. Sport wioślarski jest sportem i trudnym i ciężkim, wymaga olbrzymiej pracy nad sobą i wyrzeczenia się wielu rzeczy od swych adeptów, jak również i dość dużych ofiar materjalnych na rzecz swego klubu, z drugiej strony daje wspaniałe ujście bujnemu temperamentowi młodego człowieka, który mu się z zamiłowaniem poświęca, wyrabia w nim uznanie tych samych zalet u przeciwnika i rodzi poczucie rycerskości, rzetelności i uczy zaufania i do siebie samego i do swych towarzyszy z osady. Uprawianie sportu regatowego jest ciągłą walką walką z żywiołem, na którym się go uprawia, walką z trudnościami i przeciwnościami i wreszcie walką z samym sobą. To wszystko wyrabia w wioślarzu regatowym nie tylko hart ciała, ale i ducha, a to są pierwszorzędne zalety sportowca - obywatela. Sport regatowy hartuje nietylko mięśnie i wewnętrzne organy wioślarza, ale zaprawia mu również w wielkim stopniu nerwy. Częste starty, eliminacje i regaty uczą go wytrwałości, nieustępliwej woli i walki ze słabością i zniechęceniem, a sukcesy na regatach podnie-

cają w nim szlachetną dumę i ambicję. Prawdziwego wioślarza regatowca nie łamią i nie zniechęcają honorowe porażki poniesione od lepszych od siebie, potrafi on wyciągnąć z nich podnietę do dalszej pracy, aż do zwycięstwa. Podobnych zalet sport regatowy wymaga nietylko od wioślarzy, takiemi samemi zaletami muszą się odznaczać i takie same zalety sport regatowy wyrabia i u sterników osad regatowych i u kierowników sportu w klubach wioślarskich. Stąd też powszechnie obserwowanym jest fakt, że w tych organizacjach najlepiej rozwija się i sport i wychowanie obywatelskie, w których na czele stoją sportowcy-regatowcy obecni lub byli, względnie najlepiej prosperują te działy pracy, które im zostały powierzone.

Największe jednak triumfy święci sport regatowy tam, gdzie chodzi o ścisłą więź czy to między poszczególnemi organizacjami, czy między związkami narodowemi. Pierwsza nasza organizacja związkowa, a mianowicie przedwojenna Międzyklubowa Komisja Wioślarska, obejmująca kluby nietylko Kongresówki, ale i b. zaborów pruskiego i austrjackiego, a także i kresów wschodnich, powstała dla celów regatowych. Międzynarodowy Związek Towarzystw Wioślarskich FISA, który tak olbrzymie zasługi posiada na terenie zbliżenia się i braterskiej współpracy narodów świata cywilizowanego, powstał i istnieje prawie wyłącznie dla celów regatowych. W dobie obecnej naszego życia politycznego również na tle sportu regatowego dążyć będziemy do zawiązania bliższych i serdecznych stosunków z naszymi sąsiadami ze wschodu i północy, a może właśnie sport regatowy pozwoli zbliżyć się i wyrównać dotychczasową nieufności z wioślarzami z Gdańska, a później i z Rzeszy Niemieckiej, po załatwieniu domowego stosunku z klubami niemieckiemi w Polsce.

Stąd też wypływają nasze żądania skierowane do władz szkolnych o nieprzeszkadzanie młodzieży szkolnej uprawiania sportu regatowego pod kierownictwem naszych klubów wioślarskich i pod nadzorem władz szkolnych, gdyż twierdzimy, że tej tak ważnej zaprawy życiowej i szkoły wychowania obywatelskiego, jaką jest sport regatowy nie zastąpią namiastki tego sportu obecnie stosowane w naszych zakładach naukowych średnich, a na potwierdzenie tego możemy powołać się na przykład naszego sąsiada, gdzie setki tysięcy „Hitlerjungen" stanowiące prawie 100% młodzieży niemieckiej uprawiają sport regatowy w klubach wioślarskich. U nas w Polsce w pierwszych latach niepodległości zrobiliśmy bardzo ładny początek, na naszych regatach w Bydgoszczy, Płocku i Włocławku widzieliśmy już bardzo ładny zastęp załóg szkolnych, przyjmujących udział w regatach, dziś to wszystko idzie w zapomnienie z wielką szkodą sprawy wychowania fizycznego młodzieży szkolnej. Stąd też nasza odpowiedź na wiele zapytań, dlaczego tak, a nie inną politykę prowadzi Polski Związek Towarzystw Wioślarskich:

Dlatego właśnie sport Regatowy!

Jerzy Bojańczyk

Trener a kierownictwo treningowe

Rozważając artykuł w numerze pierwszym „Sportu Wodnego" z r. b. dotychczasowe występy wioślarzy polskich na regatach zagranicznych, podkreśla zasłużony autor artykułu, zajmujący od szeregu lat stanowisko kapitana sportowego P. Z. T. W., znamienny fakt, że wszystkie osady polskie, które zwyciężały na wodach zagranicznych, wyszły wyłącznie z pod ręki trenerów zagranicznych, zaangażowanych w Polsce. Niema natomiast ani jednej osady polskiej, którаby przeszła wyszkolenie wyłącznie u trenera polskiego i potrafiła zdobywać sukcesy zagraniczne.

Tego rodzaju stwierdzenie realnych faktów musi niewątpliwie wywołać bolesny oddźwięk wśród szeregu młodych trenerów polskich. Sądzę jednak, że szanowny autor wzmiankowanego artykułu, nie miał najmniejszego zamiaru zniechęcenia jednostek do poświęcenia się zawodowi trenera wioślarskiego na terenie Polski. Jeśli bowiem trenerzy polscy nie osiągają takich wyników, jak ich koledzy-cudzoziemcy, pracujący na terenie Polski, to nie jest to następstwem braku rutyny lub wiedzy wioślarskiej, lecz wynikiem całego szeregu innych czynników.

Wioślarstwo regatowe wymaga nietylko dużego doświadczenia regatowego, lecz również poważnych wiadomości z zakresu budowy i utrzymania łodzi i sprzętu regatowego. Do tego dołącza się czynnik ludzki, który w czasie zaprawy regatowej wymaga dużej znajomości psychologji. Pomijam niezmiernie ważne zagadnienie racjonalnego odżywiania i umiejętność zestawiania potraw dla jednostek trenujących, co niestety stanowi piętę Achillesową bardzo wielu trenerów. Poza tą stroną czysto fachową, która dla jednostek odpowiednio uzdolnionych i pragnących poświęcić się zawodowi trenerskiemu, nie powinna przedstawiać nieprzezwyciężonych trudności, wchodzi w grę czynnik drugi, mianowicie środowisko pracy. Trzeba przyznać, że towarzystwa wioślarskie w Polsce nie przedstawiają w dzisiejszym swym ustroju wdzięcznego pola pracy dla trenerów. Jakkolwiek pod względem turystycznym prześcignęliśmy bowiem wyczyn wielu ośrodków zagranicznych, nie doszliśmy jeszcze niestety do odpowiedniego poziomu wiedzy treningowo-regatowej, jaką znajdujemy w klubach wielu krajów zagranicznych.

Tradycja regatowa pokroju zachodnio - europejskiego nosi znamiona wiedzy z zagadnieniami częściowo już gruntownie zbadanemi, częściowo nadal badanemi. Wszelkiego rodzaju dyletantyzm na terenie poważnych towarzystw wioślarskich zagranicą posiada tylko bardzo ograniczony żywot, względnie jest nawet zgóry wykluczony. W sprawach regatowych odważają się zabierać głos tylko jednostki rozporządzające rzeczywiście solidnem doświadczeniem regatowem i wioślarskiem. Dlatego wyłącza się też przeważnie sekcję regatową z pod bezpośredniego wpływu Zarządu, w którym zasiadają częstokroć jednostki zupełnie nie orjentujące się w zagadnieniach treningowo-regatowych. Wszyscy członkowie sekcji regatowej, oraz wszystkie sprawy treningowe podlegają specjalnemu **Kierownictwu treningowemu,** mającemu wyłączne i ostateczne prawo decyzji i odpowiedzialność. Kierownictwo treningowe może składać się wyłącznie z jednej osoby, jak to się powszechnie praktykuje we wszystkich klubach amerykańskich, zlecając odpowiednie obowiązki i odpowiedzialność trenerowi, lub składa się z grona osób. Według doświadczeń zachodnio-europejskich w skład najsprawniejszej formy kierownictwa treningowego wchodzi vice-prezes sportowy, skarbnik, delegat komisji sportowej, przedstawiciel sekcji regatowej i trener. Tego rodzaju skład kierownictwa treningowego gwarantuje sprawiedliwą i składną pracę, oraz chroni przed despotycznemi lub błędnemi zarządzeniami jednostek.

Trzeba podkreślić, że przytoczona wyżej i wypróbowana zagranicą forma kierownictwa treningowego dotąd w Polsce prawie zupełnie się nie przyjęła. U nas całe

brzemię kierownictwa treningowego spada na t. zw. kapitana sportowgeo, który za wszelką cenę musi i pragnie wywiązać się z obowiązku. Stanowi to niewątplwie jedną z poważnych bolączek naszego wioślarstwa regatowego i jest przyczyną stałych i poważnych tarć, jakie powstają między trenerem-fachowcem, a kierownictwem treningowem składającem się z jednej osoby, która częstokroć orjentuje się tylko słabo w problemach treningowych.

Piszący zna wszystkich trenerów zagranicznych, którzy w ostatnich 10-ciu latach pracowali na terenie wioślarstwa polskiego. Nie spotkał się jednak dotąd za wyjątkiem ośrodka A. Z. S.-u — Warszawa z wypadkiem, ażeby trener zagraniczny uważał system jednoosobowego kierownictwa treningowego za odpowiedni i w warunkach polskich możliwy. Zawsze i stale zdarzały się mniej lub więcej ostre nieporozumienia na tle treningowo-regatowem, które paraliżowały działalność jednej lub drugiej strony. I wówczas trener zagraniczny musiał stawiać albo wszystko na jedną kartę i używać całego swego prestiżu fachowego, albo stracił zainteresowanie dla pracy, uważając pobyt w Polsce za krótki i nieciekawy występ gościnny.

Zawodowi trenerzy polscy, zresztą bardzo nieliczni, bo trudno uważać dyletantów-pseudoinstruktorów za trenerów, niestety nie zdobyli sobie jeszcze takiego prestiżu, ażeby ich porady fachowe kłaść na wagę złota. Niewątpliwie posiadają jednak niejednokrotnie duże doświadczenie fachowe, zwłaszcza o ile wyszli z pod ręki trenerów zagranicznych i potrafili sobie przyswoić ich metody. Lecz niemniej należy uznać fakt względnego tylko liczenia się z opinją trenera polskiego przez dotychczasową formę kierownictwa za rzecz ujemną. A życie trenera pozbawionego inicjatywy i strąconego do roli pracownika-wykonawcy oraz napotykającego na brak zrozumienia fachowego, staje się do pewnego stopnia poniżające dla danej jednostki. Nadto nie może trener w takich razach wywierać odpowiedniego wpływu wychowawczego na zawodnika, zwłaszcza początkowego, co musi odbić się niekorzystnie zarówno na danej jednostce, jakoteż na charakterze odnośnego towarzystwa wioślarskiego.

Wobec takiego stanu rzeczy sprawa kierownictwa treningowego wymaga przeprowadzenia gruntowej rewizji. Istniejące w środowisku polskiem poglądy na ten temat nie odpowiadają niestety, postulatom, jakie obowiązują w wioślarstwie zagranicznem. Sprawa ta staje się tembardziej aktualna, że zbliża się znowu okres przygotowań olimpijskich, które wobec ustanowionego miejsca spotkania nabiera, zwłaszcza dla Polski szczególnego znaczenia. Zapewnienie składnej pracy fachowo - przygotowawczej i usunięcie wszelkich tarć, oraz przestarzałych form organizacyjnych winno stać się wytyczną wszystkich tych, którym leży na sercu zwycięstwo krzepkich ramion wioślarzy polskich na wodach zagranicznych.

Dr. Inż. D. J. Tilgner

Rumamy czy wiosłujemy

Od dłuższego już czasu w pewnej części naszych publikacyj z dziedziny sportu kajakowego lansuje się terminy: „rumać", „rumanie" dla oznaczenia czynności wiosłowania na kajaku.

Mój Boże. Jeżdżąc tyle lat na kajaku byłem zawsze pewny, że uprawiam wioślarstwo, że czynność moja była wiosłowaniem. Zdawało mi się, że wszelkie posuwanie się po wodzie przy pomocy foremnych wioseł nazywa się wiosłowaniem. Wiosłować można było różnemi sposobami: wiosłami długiemi, jednym lub dwoma krótkiemi, na siodełku lub bez siodełka, z dulkami zwykłemi, jak na morzu lub ze sportowemi, wreszcie jednem wiosłem o dwuch piórkach też się dawniej wiosłowało.

Okazuje się jednak, że to nieprawda.

Uprawiałem „rumanie", zajmowałem się nie wioślarstwem, tylko „rumarstwem", wyjeżdżając na wodę „rumałem".

Całe szczęście, że w rękach trzymam jeszcze wiosło, a nie „rumadło". Naprawdę, ogarnia mnie żal z powodu takiej nieoczekiwanej dyskwalifikacji.

I dlaczego? Skąd?



Slizgowiec Miss-Britanja, który zdobył rekord światowy w jeździe pojedyńczej. Wskutek wybuchu motoru łódź zatonęła, a kierowca Msr. Scott poniósł śmierć.

Wiosłowanie to termin elegancki, czynność sportowa, szlachetna, pachnie grandezzą klubu.

A nasza, kajakowców, praca, nasze „rumanie"?

Niestety, niema w sobie posmaku sportu szlachetnego, czynności estetycznej. Nawet fonetycznie dźwięczy to czemś szorstkiem, wulgarnem i niesportowem.

A pachnie wcale nie klubową grandezzą, raczej czemś z nadwiślańskiej grandy.

Ile to razy słyszało się na Wiśle wśród pracowitych piaskarzy zbożne ponaglanie: „Rumaj, taka, owaka, rumaj prędzej".

Oto zdaje się jest nitka, po której dojdziemy do źródła tego słowa. Piaskarz i przewoźnicy wiosłują nieforemnemi wiosłami z desek, opierając je o burtę swej krypy. W pocie czoła grzebią niemi pośpiesznie w wodzie, robiąc małe i krótkie pociągnięcia. Tę czynność nazywają „rumaniem", a przykład biorą od flisaków i oryli prowadzących tratwy.

Właściwie, bowiem, rumanie jest nazwą dla zarabiania na końcu tratwy długiemi belkami, umocowanemi w specjalnych, solidnych obsadach. Ciężar takiego „steru" i jego słaba siła pociągowa w wodzie przy ogromnej masie kierowanej tratwy zmuszają do szybkiego i wielokrotnego zarabiania.

Dla skuteczniejszego i szybszego działania umieszcza się w końcu tratwy po kilka takich sterów

Gdy widzimy na tratwie szereg ludzi nachylających się rytmicznie w mozolnym trudzie grzebania takiemi belkami w wodzie, to widzimy przed sobą właściwe „rumanie".

Upewni nas w tem ponaglający okrzyk, t. j. oryla prowadzącego tratwę, który pokrzykuje w swej retmance z rzeki: „Ej. Hej. Rumaj tam, rumaj".

Jeżeli to jest rumanie, to cóż ono ma wspólnego z naszym sposobem wiosłowania w kajaku?

Nie zarabiamy w wodzie nieforemnemi, ciężkiemi kłodami, tylko lekkiem, estetycznem wiosłem, nie opieramy nadmiernego ciężaru na burcie, tylko trzymamy je stale rękami w powietrzu.

Wreszcie nie grzebiemy bezładnie w wodzie z rytmicznym mozołem galerników, tylko zagarniamy piórkami według wszelkich zasad sztuki. Nie. Stanowczo „rumanie" niema nic wspólnego ani z pracą kajakowca, ani z atmosferą sportu klubowego.

Używano też dotąd tego słowa w sferach sportowców wodnych tylko, jako określenia pogardliwego, lekceważącego dla oznaczenia nieumiejętnego, mozolnego grzebania w wodzie.

Dlaczego ten wyraz dotąd pogardliwy i rubaszny, a w brzmieniu swem raczej wulgarny ma oznaczać wiosłowanie na kajaku?

Nie potrzebujemy aż tak dalece naśladować Niemców, którzy odróżniają „rudern" i „paddeln", ażeby w tem naśladownictwie posuwać się aż do używania obcych duchowi sportu dziwolągów.

Jedno słowo „wiosłowanie" wystarczy na nasze potrzeby.

Dbając o czystość i poprawność języka potocznego tak samo, jak i literackiego nie wolno nam zachwaszczać go wyrazami pochodzącemi z gwary czy żargonu.

To też myślę, że kajakowcy zbuntują się, zarzucą nieładne i dziwaczne „rumanie" i zajmą się wiosłowaniem.

W tym sezonie będziemy wszyscy wiosłowali...

Dr. K. Klein

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich

Okólnik Nr. 1

Zawiadamiamy, że XV Doroczny Sejmik Wioślarski P. Z. T. W. w myśl uchwały Zarządu odbędzie się w Warszawie w niedzielę **dnia 25 marca 1934** r. o godz. 10.30 rano w sali balowej W. T. W., ul. Foksal 19.

Sejmik odbędzie się w pierwszym terminie bez względu na liczbę obecnych delegatów (§ 25 statutu P. Z. T. W.).

Porządek dzienny XV Sejmiku Wioślarskiego.

1. Zagajenie Sejmiku.
2. Wybór przewodniczącego, Sekretarza i 2 asesorów.
3. Odczytanie protokółu poprzedniego Sejmiku.
4. Sprawozdanie Zarządu z działalności
   a) ogólne,
   b) kapitana sportowego,
   c) turystyczne,
   d) wioślarstwa kobiecego.
   e) wręczenie dyplomów,
   f) sprawozdanie finansowe.
5. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
6. Dyskusja nad sprawozdaniami.
7. Preliminarz budżetowy na rok 1934.
8. Zatwierdzenie kalendarza sportowego na rok 1934 i program pracy.
9. Zmiana Regulaminu Regatowego.
10. Wybory do władz P. Z. T. W.
   a) 1 V.-Prezesa,
   b) 5-ciu członków w miejsce ustępujących (§ 36 Statutu).
   c) wybór 2-ch członków Zarządu do Sądu Wioślarskiego w miejsce ustępujących (§ 52 Statutu),
   d) Wybór Komisji Rewizyjnej: 3 członków i 2 zastępców (§ 36 Statutu).
11. Wnioski.

Zebranie Zarządu P. Z. T. W. odbędzie się w przeddzień, t. j. w sobotę dnia 24 marca 1934 r. o godz. 18.30 w sali posiedzeń Zarządu W. T. W., Foksal 19.

Delegaci winni być zaopatrzeni w piśmienne pełnomocnictwa, w których ma być wskazane, który z delegatów jest upoważniony do oddania głosów w imieniu Towarzystwa. Kumulacja głosów różnych Towarzystw jest niedopuszczalna.

Zmiana Regulaminu Regatowego. Komisja Sportowa P. Z. T. W. przygotowała nowy regulamin regatowy do zatwierdzenia przez Sejmik.

Wnioski na Sejmik. Przypominamy, że wnioski na Sejmik składać mogą członkowie (Kluby) na piśmie Zarządowi P. Z. T. W. najpóźniej na 2 tygodnie przed Sejmikiem, zgodnie z § 31 Statutu P. Z. T. W.

Składki bieżące i zaległości. Składki bieżące obowiązane są wszystkie Kluby wpłacać niezwłocznie, gdyż zgodnie z § 21 Statutu P. Z. T. W. termin wpłat upłynął w dniu 31 stycznia b. r.

Kluby, które nie uregulowały składek za rok 1933 będą bezwzględnie pozbawione głosu na Sejmiku.

Jednocześnie wzywamy te Kluby, które posiadają zaległości z lat poprzednich o regulowanie ich ratami.

Sprawozdanie roczne. Zgodnie z § 16 Statutu P. Z. T. W. przypominamy wszystkim Klubom o obowiązku nadesłania sprawozdań za rok 1933, imiennej listy członków na 1.I 1934 r. i składu Zarządu. Dla uniknięcia błędów w księgowaniu prosimy imienną listę członków nadesłać nam odwrotnie, jak również podać dokładny adres dla korespondencji.

Jak zdejmować jacht z dryfkotwy

Pytanie to zada sobie może niejeden z czytelników „Sp. Wodnego" po przeczytaniu poprzedniego artykułu, będącego niejako... peanem pochwalnym na rzecz znanego tylko wytrawnym żeglarzom fortelu, który zwie się „stawaniem na dryfkowie".

Ponieważ fortel ten ocalił już tysiące łupinek sportowych, a nawet niejeden... hydroplan, zmuszony wodować naskutek uszkodzenia w motorze, i jest to wogóle cudowny sposób, pozwalający na małej skorupie czuć się bezpiecznym podczas szalejącego na morzu sztormu, warto mu więc poświęcić jeszcze parę wierszy.

Bezpieczeństwo to dotyczy zresztą tylko bezkresych rozłogów oceanicznych lub pełnomorskich obszarów, gdzie można swobodnie dryfować bodaj całemi tygodniami. W różnych ślepych zaułkach morskich: fiordach, cieśninach i wszędzie tam, gdzie **brzeg, rafy, czy ławice piaszczyste sterczą po zawietrznej okrętu, żadna dryfkotwa nie zda się na nic.**

Do manewrowania trzeba mieć „luz": przestrzeń wolną za i przed sobą. To też każdy kapitan ucieka na pełne morze przed nadciągającym sztormem, zgodnie z marynarską pogwarką: „Na morzu (roz. „pełnem") mięcej!"

Ku brzegom wolno iść tylko w razie pewności, że się zemknie do portu (bliskiego!), nim jeszcze „gniew Neptuna" wyzwoli drzemiące w morzu piekielne moce i góry wodne rozpoczną na dobre swój sabat czarownic dokoła statku.

I my podobnież, widząc niezawodne objawy nadciągającego cyklonu, staraliśmy się wypchnąć „Temidę" jaknajdalej na pełne morze, żeglując ku zawietrznej Bornholmu na otwarty Bałtyk, byle dalej od niebezpiecznych pomorskich wybrzeży.

Zmniejszając stopniowo w miarę tężejącego wichru i rosnącej fali powierzchnię ożaglenia „Temidy", sztormowaliśmy według klasycznych wzorów w ostry bejdewind początkowo na zrefowanym grocie, potem już tylko na obu przednich żaglach i bezanie, które się znakomicie równoważą na wawl'ach (a więc i na naszej „Temidzie"). Gdy i ta jeszcze zmniejszona powierzchnia pracująca niosła nas zbyt szybko i bukszpryt nurkował potężnie pod fale, spływające wciąż z szumem wzdłuż całego pokładu, postanowił kpt. B. „lec w dryfie" z „Temidą". Kliwer poszedł precz i na samym foku oraz zerefowanym bezanie huśtaliśmy się znacznie pewniej, łatwo wspinając się dziobem na nadlatujące grzywacze i prawie wcale już nie posuwając się naprzód. Męczyły nas tylko silne przechyły jachtu.

Na trzeci dzień dopiero szalejący na Bałtyku cyklon piętrzył takie fale, że pozostała już tylko „ostatnia deska" — dryfkotew: chlustało przez pokład. Z chwilą ustawienia jachtu na pływającej kotwicy, fale przestały go topić, gdyż szybkość nietylko spadła do zera, ale nawet stała się wsteczną — ujemną.

Dziób przestał czerpać fale i tonny wody, przewalające się przez pokład, znikły jak zaczarowane przez dobrą wróżkę. Pokład wysechł w kilka minut na wichrze i słońcu dzięki temu, że jacht cofał się zwolna, hamowany przez dryfkotew, w kierunku wiatru i razem z sunącemi na nas z niesamowitą mocą grzywaczami, które szumiały groźnie u dzioba, ale nie miały już siły wspiąć się ponad burty.

Piękny to był, zaiste, widok obserwować z przed grot-masztu wielkie, niekiedy 7 — 8-metrowe, zielone pagóry, groźnie ryczące, idące ze zwichrzonemi czubami, hen z bezkresów morskich prosto na „Temidę". Obserwować w zupełnym bezpieczeństwie na... 12-tonnowej skorupie!

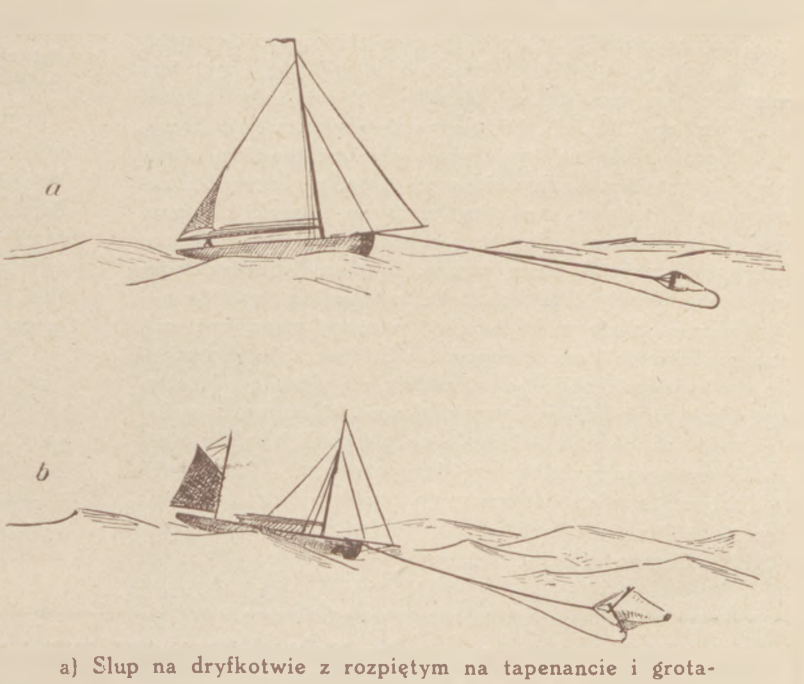
Bezpieczeństwo, naturalnie względne, uzależnione od wytrzymałości liny dryfkotwianej. Okręcona płótnem i juzingiem, **prędzej czy później musi się przetrzeć** o stalowe liny takielunku bukszprytu (głównie o watersztag). Jacht bowiem, aczkolwiek ustawia się bezpiecznie na 3—4 rumby do wiatru, lecz zlekka myszkuje wprawo i lewo pod parciem wiatru na kadłub i olinowanie oraz uderzeniami bałwanów. W tym stanie równowagi **lina dryfkotwy ociera się sporadycznie o watersztag lub o waterbaksztag!**

Przykłady wielkich zdobywców oceanów: Vossa, Gerbaulte'a i naszych rodaków, sztormujących na jachcie „Dal" na Atlantyku podczas cyklonu, który zatopił 45 okrętów i spustoszył wybrzeża amerykańskie, dowodzą, że na drytkotwie zawsze ocalić się można. Ale przykład „Dali" poucza, **że trzeba mieć drugą rezerwową linę,** niepracującą, t. j. nie naprężoną, a zwisającą swobodnie od krzyżaków dryfkotwy do masztu okrętu lub kabestanu kotwicznego, jak mocowaliśmy my na „Temidzie".

W razie... nieszczęścia, t. j. przerwania nadwątlonej liny Nr. 1, momentalnie wypręża się drugą — ta rezerwowa i jacht automatycznie wraca do pozycji bezpiecznej — czołem do fali.

Można też dowiązać do konopnej liny dryfkotwy stalową zapasową wantę lub stalową część szotów kliwra (od jufersów), aby początek liny kotwicznej, ocierający się o watersztag, był również stalowy. Nasz cyklon zmiękł po 20 mniej więcej godzinach, a wachtowi surowo mieli nakazane pilnować bezustannie, czy nie trze się o coś lina dryfkotwiana, i wszystko przeszło gładko.

Ale mój pierwszy dowódca — por. Witkowski opowiada, co ich spotkało na „Dali" po 2 dniach cyklonu. „Dal", ustawiona bezpiecznie na dryfkotwie 3—4 rumbów



a) Slup na dryfkotwie z rozpiętym na tapenancie i grotabomie małym trójkątnym żaglem;
b) dwumasztowiec (jol lub kecz) na dryfkotwie — rolę żagla kotwicznego gra tu bezan.
Cieńsza wolno zwisająca linka służy do wypróżniania worka.

na wiatr, wytrzymuje doskonale napór oceanicznych ścian wodnych (stan morza = „8"!) ba, przechodzi zwycięsko nad „martwą falą"... w oku cyklonu dn. 20.VIII. przy zabójczo niskim stanie barometru 734 mm.

Charakterystyczna... krew mrożąca w żyłach cisza i straszliwe uderzenie szkwału z kierunku przeciwnego — wszystko to nie zrywa jeszcze jachtu z dryfkotwy. Liny takielunkowe jęczą nadal w złowrogiem wyciu orkanu, ale barometr pnie się już powolutku ku górze.

I właśnie w chwili, gdy załoga zamknięta szczelnie w kajucie, odpoczywa na kojkach, uważając się już za ocaloną, nagły—przeszło 90⁰ przechył — wywraca omal jacht dnem do góry. Wyrzuceni z kojek padają „siłą grawitacji"... na sufit kajuty! Potworny napór mas wodnych wysadza drzwi i katarakta morska chlusta do kabiny...

To właśnie pęka przetarta lina dryfkotwy! „Dal" obraca się momentalnie burtą do fali i w groźnej pozycji w półwiatru omal nie kładzie się do góry kilem... Dryfkotew, eo ipso, tonie, a trzej śmiałkowie w najcięższych warunkach muszą zmajstrować drugą zaimprowizowaną kotew pływającą (z belek), a jednocześnie zrąbać maszt, złamany przy strasznym przychyle, aby nie wybił otworu w kadłubie.

Nie doszłoby do tego, **gdyby do dryfkotwy uwiązano drugą rezerwową linę!**

Ale wrócimy do „Temidy".

Wspominam z miłym dreszczykiem pełen grozy widok rozszalałego Bałtyku i nasz piękny jol, huśtany łagodnie przez 6-cio, a chwilami nawet 8-io metrowe „dziewiątki" i te rytmiczne zmiany widnokręgu: raz rozległy widok na grzebienie zielonego pogóru na spienione hen, jak okiem sięgnąć, morskie rozłogi i wicher tamujący dech w piersiach, gwiżdżący w olinowaniu, to znów względną ciszę przy zapadaniu w kotlinę fali, a za to groźne, idące na nas z szumem zwichrzonych czubów, seledynowe ściany.

Po kilku godzinach takiej huśtawki wszyscy nabrali całkowitego zaufania do genjalnego wynalazku dryfkotwianego i czuli się tak pewnie, jak w naszym hangarze na molo Wilsona. Nastąpiło intensywne pustoszenie śpiżarni okrętowej, jako, że w pierwszym dniu sztormu trudno było coś spietrasić wobec piekielnych przechyłów, nieuniknionych przy sztormowaniu w ćwierć-wiatru.

Teraz kołysaliśmy się li-tylko w płaszczyźnie symetrji jachtu, więc wygłodniałe bractwo z wilczym apetytem urządziło „run" na kuchnię „Temidy". W pośpiechu żarłocznym kok (czy „kokini", już nie pamiętam!) przypala kaszę.

Skusiłem się na ten frykas, ale pożałowałem zaraz swego łakomstwa. Ledwo się wychyliłem za burtę dla zaczerpnięcia wody w menażkę (myło się „garnki" odrazu, nim różne tłuszcze zdążyły zaschnąć) gwałtowny skurcz diafragmy... zwrócił kaszę morzu. Dopiero drugie danie w postaci herbaty i pajdy chleba z powidłami zostało zasymilowane. Warto tu nadmienić, że nawet zawodowi marynarze „chorują" czasami podczas sztormu, nie przeszkadza im to jednak pełnić służby. Tym się właśnie odznacza organizm „morzaka" od braci lądowej, która zaraz z jękiem wali się do koji lub zgoła na pokład i jako „załoga" nie bierze się w rachubę. Żeglując potem na „Junaku" jako I oficer, miałem podczas swej wachty (noc... sztorm) przeszło 10 takich „trupów" na pokładzie, jęczących żałośnie wzdłuż zawietrznej burty.



„Temida" na dryfkotwie
Autor na wachcie... sztorm cichnie, widać stroczony grot-żagiel

Przez cały dzień naszego leżenia na dryfkotwie świeciło wspaniałe sierpniowe słońce, a mimo, że wicher, dął jak opętany, gwiżdżąc w olinowaniu, ani jednej chmury nie było na firmamencie! Zacni rodacy, wylegując się gęsto na plaży Helu, czy Jastarni po zawietrznej (od strony W. Morza) wściekłego „Westu", uważali dzień za pogodny i opalali się zawzięcie w ciepłych promieniach słońca. Na czarną kulę zwieszaną z rei masztu sygnałowego nikt zapewne nie zwracał uwagi.

Tymczasem na Bałtyku szalał **sztorm.**

Termin ten potrzebny jest dla odróżnienia od pojęcia „burzy", które kojarzy się zawsze w myśli z ulewnym deszczem i niebem, zaciągniętym zwałami chmur.

Przed sztormem widujemy zwykle macki chmur na horyzoncie, ale, gdy chwyta w swe szpony, niebo bywa nieraz zupełnie czyste. Ulewę podczas sztormu wita żeglarz, jako chwilową ulgę: gniecie ona skutecznie rozwichrzone grzywy gór wodnych.

Zejście z dryfkotwy odbyło się podczas mej nocnej wachty, gdy uznaliśmy że wicher osłabł w stopniu dostatecznym. Rzecz prosta, **nie można było odrazu wyciągać dryfkotwy,** bo jacht ustawiłby się bokiem do fali!

Postawiliśmy najpierw fok-żagiel, dzięki temu „Temida" położyła się w dryfie i przestała cofać się, przechodząc do lekkiego ruchu postępowego naprzód. Wtedy pociągnięciem za cienką linkę, umocowaną u wierzchołka dryfkotwianego stożka, obróciliśmy go o 180⁰. Woda wylała się z worka i bez wysiłku wciągnęło się dryfkotew na pokład. Rozwieszona na stroczonym grocie — schła sobie „poczciwina" do rana.

Aby wyjść z dryfu i pójść w ćwierć-wiatru, wypadło z kolei podnieść kliwer i odrefować bezan-żagiel. Ledwośmy to uskutecznili i położyli „Temidę" w ostry bejdewind, fale, co silniejsze, t. zw. „dziewiątki", poczęły zalewać nam pokład, jak ongi przed stanięciem na dryfkotwie. Że jednak sztorm słabł z każdą godziną, nie zważaliśmy już na to wcale.

R. Niewiadomski

Podróż jachtu „Winibelle II"

W klubach żeglarskich zagranicznych jest zwyczaj, że członkowie, którzy odbyli jakąś większą wycieczkę, składają na ręce komandora klubu pisemne prawozdanie. Zwyczaj ten sprawia, że zdobyte doświadczenia nie giną, lecz mogą być wykorzystane przez innych kolegów żeglarzy. Pozatem sprawozdania stanowią cenny materjał historyczny dla klubu.

Byłoby bardzo pożądane, żeby ten zwyczaj stał się powszechnym i u nas. Ale, żeby takie sprawozdanie było rzeczywiście pożyteczne, trzeba przy jego redagowaniu trzymać się pewnych zasad i na ten temat pozwolę sobie rzucić kilka uwag w jednym z następnych numerów „Sportu Wodnego".

Dziś przystępuję do streszczenia bardzo ciekawego sprawozdania z podróży francuskiego jachtu „Winibelle II", które ukazało się w grudniowym numerze organu „Yacht Club de France".

„Winibelle II" jest własnością znanego malarza-marinisty i byłego oficera marynarki wojennej francuskiej, Marin Marie (pseudonim artystyczny), który w ubiegłym roku odbył na nim samotną podróż z Douarnenez (Bretanja) do Nowego Jorku.

Trzeba zaznaczyć, że Marin Marie jest zapalonym jachtsmenem, ma za sobą niejedną ciekawą wycieczkę na własnych jachtach, a w czasie swojej służby w marynarce, był oficerem na słynnym „Pourquoi Pas", który pod dowództwem doktora Charcot, obecnie komandora Yacht Club de France, rokrocznie prowadzi badania oceanograficzne na północnym Atlantyku.

„Winibelle II", został spuszczony na wodę 18 lutego 1933 r. Jest to kuter gafowy, 11 m. długości, z kilem ołowianym, zaopatrzony w motor Diesel'a 9 HP.

Marin Marie nie podaje w swoim raporcie szczegółowych danych o wymiarach jachtu i ożaglowania, lecz tylko urządzeniach, które uważał za wskazane, ze względu na szczególne warunki zamierzonej podróży.

Przy opracowaniu szczegółów, którego podjął się osobiście, tak, że wszystko zostało wykonane według jego własnoręcznych rysunków konstrukcyjnych, kierował się zasadą osiągnięcia jaknajwiększego bezpieczeństwa. Pewien wybitny konstruktor angielski wyraził się o „Winibelle II" że „jest tam wszystko **śmiesznie** silne". M. Marie odpowiada na ten żartobliwy zarzut, że nie rozumie takiej śmieszności, uważa natomiast za rzecz bardzo śmieszną, mieć do czynienia z uszkodzeniami z powodu każdego silniejszego podmuchu wiatru. **Konstruktor siedzi wówczas bezpiecznie w swojem biurze, a ty człowiecze siedzisz w kaszy".**

Tak naprzykład wszystkie okucia, zawiasy i zamknięcia zostały wykonane z kutej stali o wytrzymałości 100 kg.

Maszt krótki, pusty, wanty poczwórne, sztagi podwójne, sztag wodny z jednego kawałka stali kutej.

Kokpit jest zamykany, wszystkie fały są doprowadzone do kokpitu i mogą z niego być obsługiwane przy pomocy dwóch wind, z każdej burty jedna.

Ożaglowanie jest wzorowane na starych kutrach pilotów z tą zmianą, że grot jest bez bomu. W ten sposób M. Marie nie był narażony na łamanie kardanu grotu, co w czasie jego długoletniej praktyki żeglarskiej, niejednokrotnie sprawiło mu dużo kłopotu

Na zapytanie, dlaczego nie obrał ożaglowania bermudzkiego, odpowiada M. M. szczerze, iż nie posiada odpowiedniej praktyki z tym typem ożaglowania, a nie miał bynajmniej ochoty nabywać jej na środku Atlantyku. Powtóre ożaglowanie bermudzkie wymaga bardzo dokładnego uregulowania want i na nowym jachcie, troskliwego obserwowania ich rozciągania się, co dla samotnego żeglarza było rzeczą niemożliwą do wykonania. Decydującą była wreszcie i ta okoliczność, że o ile bom nieraz nabawiał go kłopotu, to z gaflem nie miał ich nigdy i był zawsze wstanie opuścić go, nie odchodząc od steru.

Ze szczególnych urządzeń zasługują na uwagę: możność sterowania z pod pokładu i urządzenie do samoczynnego sterowania płynąc pełnym wiatrem.

To ostatnie polega na umieszczeniu przed wantami dwóch trójkątnych żagli ustawionych przy pomocy wytyków, nakształt litery „V" otwartej w stronę dzioba. Wytyki są połączone zapomocą talji z rumplem. Każde zboczenie jachtu z kursu, wywołuje silniejszy nacisk wiatru na jeden z trójkątów, a temsamem odpowiednio przeciwdziałanie steru. Rzecz jasna, że takie urządzenie jest tylko tam na miejscu, gdzie, jak w rejonie pasatów, wiatr stale wieje nie zmieniając kierunku.

Do szczególnych urządzeń trzeba również zaliczyć, stosowane przez M. Marie oświetlenie żagli przy pomocy projektora podczas mgły, lub słabej widoczności z innych powodów.

Wewnętrzne urządzenie jachtu jest w ogólnych zarysach następujące, zaczynające od przodu:

1. Pomieszczenie dla załogi z dwoma kojami, wykorzystane, jako skład żagli.
2. W. C., prysznic, skład.



Jacht „Winibelle II

3. Kajuta z dwoma kojami do opuszczania, szafą, bibljoteką, etc.

4. Kuchnia w rufowem zejściu, z kardanicznie zawieszonem paleniskiem.

5. Diesel 9-konny, poruszający śrubę umieszczoną asymetrycznie oraz prądnicę dla oświetlenia.

Zapas wody znajduje się w balastach cementowanych, skąd pompuje się wodę specjalną pompą.

Jacht jest wyposażony w trzy pompy zenzowe: jedną na pokładzie, jedną pod pokładem i jedną poruszaną mechanicznie.

Już z tego pobieżnego przedstawienia widać, jak poważnie przygotowywał się nasz żeglarz do zamierzonej podróży, ile włożył w te przygotowania pracy i jak każdy szczegół przemyślał.

We wstępie do swojego sprawozdania podaje Marin Marie dwa motywy, które go skłoniły do przedsięwzięcia tej samotnej wyprawy. Przedewszystkiem pragnął, jako artysta pozostać przez długi czas niejako sam na sam ze swoim ulubionym modelem, podpatrzyć wszystkie jego piękności i sekrety, Jako zapalony jachtsmen chciał w pełni użyć tej rozkoszy, jaką daje żegluga na oceanie. Wreszcie chciał rozwiązać praktycznie kilka problemów techniki żeglarskiej, które już od długiego czasu umysł jego zaprzątały.

Ciekawem jest uzasadnienie, dlaczego puścił się w drogę samotnie.

Przedewszystkiem chodziło o wypróbowanie praktycznego typu ożaglowania i praktycznych urządzeń jachtowych. M. Marie twierdzi, że urządzenia, które mogą być bez trudności obsłużone przez jednego człowieka, są wogóle praktyczne.

Dlaczego nie wziął ze sobą nikogo, nawet zaufanego marynarza, który był dotychczas stałym towarzyszem jego wycieczek?

Marin Marie uważa, że w szczególnych warunkach nawigacyjnych tej podróży, obecność kilku ludzi była zupełnie zbyteczna. Naprzykład, przez 26 dni z rzędu „Winibelle" płynął, sterując samoczynnie. Gdyby na pokładzie była obsada złożona z kilku osób, to siłą rzeczy musianoby wprowadzić czterogodzinną wachtę, gdy tymczasem samotnik mógł się urządzić jak mu się żywnie podobało, spoczywać lub pracować, kiedy chciał.

Obecność kilku osób zmuszałaby do daleko idącej oszczędności w zużyciu słodkiej wody — samotnik używał jej ad libitum, nietylko do gotowania i picia, lecz nawet jako prysznic.

Za najgorszą kombinację uważa Marin Marie przedsięblanie tego rodzaju podróży we dwójkę. Według jego zapatrywania, niepokój jest o wiele większy, niż podczas podróży samotnej. Ten, który spoczywa w kajucie, niepokoi się stale, czy jego towarzysz pełniący wachtę jest jeszcze na pokładzie. Dlatego też żeglując we dwóch ze swoim wiernym marynarzem, umawiali się zawsze, że wachtowy będzie się zachowywał jaknajgośniej — śpiewał, gwizdał, tupał nogami etc., tak, żeby spoczywający mógł upewnić się w każdej chwili o jego obecności.

Powołując się na znane mu wypadki, przypomina, jak wielka odpowiedzialność ciąży na każdym z dwóch towarzyszy, w razie choroby lub nieszczęśliwego wypadku jednego z nich.

Podaje przykład pewnego jachtsmena, który po stracie towarzysza, którego nie udało mu się uratować, do końca życia nie mógł przyjść do siebie. C. d. n.

Czesław Petelenz

Wielkopolski Yacht-Klub w Poznaniu

Siedemnasty sierpnia 1933 r. może się pokusić o miano dnia historycznego w dziedzinie sportu żeglarskiego w Wielkopolsce. W dniu tym bowiem zostało w Poznaniu założone stowarzyszenie, skupiające w swem gronie gorliwych miłośników sportu żeglarskiego, którzy postawili sobie za cel propagowanie tego pięknego sportu wśród tamtejszego społeczeństwa.

Dziwnem się może wydawać, iż ten szlachetny i emocjonujący sport znalazł się w Poznańskiem w zupełnem zaniedbaniu i że dopiero rok ubiegły przyniósł nam w tej dziedzinie zmianę na lepsze. Należy wprawdzie z zadowoleniem podkreślić, iż doniosłe znaczenie żeglarstwa zrozumiało już harcerstwo wielkopolskie, które w swej sekcji „Wilków Morskich" krząta się gorliwie około pielęgnowania tej gałęzi sportu, jednakże zaznaczyć należy, iż tu skupiają się jedynie szeregi najmłodszych. Narzuca się pytanie, dlaczego społeczeństwo wielkopolskie, a w szczególności poznańskie, które przecież wykazuje w kulturze fizycznej wielką ruchliwość i może się już poszczycić pięknemi sukcesami, pozostawiało dziedzinę żeglarstwa na uboczu, jakgdyby nie zrozumiało jeszcze jego doniosłości i wielkiego znaczenia, zwłaszcza, jeżeli chodzi o wpływ tej gałęzi sportu na sprawę morza w ogólności, a morza polskiego w szczególności. Zdaje się jednak, iż przyczyn nie należy tu szukać w niezrozumieniu tego ważnego zagadnienia, lecz w braku odpowiednich terenów wodnych, które, zwłaszcza w najbliższej okolicy Poznania są bardzo skromne. Tam, gdzie nie istnieją odpowiednie warunki dla danej gałęzi sportu, nie można siłą faktu liczyć na jego pomyślny rozwój. Mamy wprawdzie niedaleko Poznania niewielkie jezioro w Kiekrzu (ca 300 ha), które posiada odpowiednie warunki, lecz uprawianie sportu żeglarskiego napotykało tam na nieprzezwyciężone wprost trudności, gdyż osoby, eksploatujące rybołóstwo, ustosunkowały się niestety, nieprzejednanie negatywnie do wszystkich, którzy nosili się z zamiarem umieszczenia tam swych łodzi, względnie kajaków. Inne natomiast tereny wodne są od Poznania albo za bardzo oddalone, lub też nie nadają się do uprawiania jachtingu.

Nie ulega wątpliwości, że taki stan rzeczy wywierał wybitnie ujemny wpływ na tamtejsze sprawy żeglarstwa. Należało się jednak spodziewać, iż osoby, interesujące się jachtingiem, będące gorącemi jego zwolennikami, znajdą w końcu drogę, prowadzącą do rozwiązania tego na terenie Poznania trudnego zagadnienia. To też byliśmy świadkami, jak najpierw grupa młodzieży podjęła się tego zadania — chociaż mimo zapału wysiłki jej nie zostały uwieńczone spodziewanym sukcesem — i jak w roku ubiegłym miłośnicy sportu żeglarskiego z pośród grona starszych skierowali swe wysiłki w kierunku zorganizowania stowarzyszenia, któreby w swem gronie skupiało jednostki szczerze oddane jachtingowi.

Z tego zdawali sobie sprawę założyciele Wielkopolskiego Yacht-Klubu i zrealizowali myśl tę dnia 17 sierpnia 1933 r., zakładając stowarzyszenie pod nazwą „Yacht-Klub Poznański". Dodać tu należy, iż klub ten powstał krótko po rozwiązaniu się stowarzyszenia o identycznej nazwie, założonego już poprzednio przez grono młodzieży, które

z powodu niepomyślnych warunków straciło rację bytu, ustępując miejsca nowemu Yacht-Klubowi Poznańskiemu, skupiającemu w składzie swych członków adeptów żeglarstwa z kół młodzieży, jak również przedewszystkiem żeglarzy już starszych i doświadczonych, którzy równocześnie ujęli sprawy stowarzyszenia w swe ręce. Nieliczne było wprawdzie grono nowego klubu (zaledwie kilkunastu), lecz napływ członków trwał w ciągu całego sezonu, tak, że liczba ich wzrosła do końca roku 1933 do mniej więcej 40. Z początkiem roku bieżącego klub zmienił nazwę na „Wielkopolski Yacht-Klub". Pozostawało to w związku z jego rejestracją, a zmiana nazwy okazała się konieczną ze względu na identyczność inicjałów Y. K. P. z inicjałami Yacht-Klubu Polski.

W drugiej połowie lutego b. r. odbyło się walne zebranie Wielkopolskiego Yacht-Klubu, na którem zarząd zdawał sprawę ze swej kilkumiesięcznej działalności. Przyznać należy, iż mimo niepomyślnych warunków, w których klub rozpoczął swoją działalność, osiągnięte wyniki budzą wielkie zaufanie i rokują nadzieję na jego pomyślny rozwój. Trudności, napotykane przy uprawianiu żeglarstwa na wodach jeziora w Kiekrzu, zostały w zupełności pokonane, tak, że do późnej jesieni (do końca listopada można było obserwować sylwetki łodzi żaglowych, prujących fale jeziora Kiekrzskiego. Klub posiada już dość liczny tabor, a nad samem jeziorem nabył ostatnio własny teren o powierzchni 2500 m², na którym ma stanąć przystań. Jest tam projektowane powstanie całej osady żeglarskiej, gdyż poszczególni członkowie klubu nabyli przy terenach klubowych grunty o łącznej powierzchni około 30.000 m². Zainteresowanie Wielkopolskim Yacht-Klubem rośnie z dnia na dzień, wobec czego zapowiada się na wiosnę liczny napływ nowych członków. Walne zebranie wyraziło ustępującemu zarządowi jednogłośnie całkowite uznanie za gorliwą pracę i dotychczasowe jej wyniki, które zostały osiągnięte w stosunkowo krótkim okresie jego działalności.

Należy zarazem nadmienić, iż jednogłośnie został wybrany pierwszym członkiem honorowym Wielkopolskiego Yacht-Klubu gen. Marjusz Zaruski, który godność tę przyjął, wyrażając równocześnie swoje pełne zadowolenie, iż sport żeglarski został wzbogacony przez nową placówkę, pierwszą tego rodzaju na terenie Wielkopolski.

N.

Żeglarstwo u harcerzy

Związek harcerstwa polskiego organizuje w r. b. ćwiczenia harcerzy w żeglarstwie morskiem i śródlądowem.

W sezonie letnim odbędą się kursy żeglarskie w Jastarni i w Gdyni. W czasie od 30 czerwca do 10 lipca odbędzie się w Gdyni przygotowawczy kurs morski dla instruktorów żeglarskich, stanowiący jednocześnie kurs informacyjny dla starszyzny harcerskiej.

W czasie od 15 lipca do 12 sierpnia odbędzie się w Jastarni kurs morski, organizowany przez Główną Kwaterę Harcerzy. W tym samym czasie odbędzie się podobny kurs w Gdyni, organizowany przez Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

W czasie od 15 sierpnia do 12 września odbędzie się drugi kurs żeglarski w Jastarni, organizowany przez Główną Kwaterę Harcerzy.

Kursy w Jastarni wyposażone będą w 10 jachtów przybrzeżnych jednego typu i statek pełnomorski, kursy w Gdyni zaś w 5 jachtów przybrzeżnych i 2 pełnomorskie. Ponadto zorganizowane będą ośrodki żeglarskie śródlądowe nad jeziorami Troki, Narocz, Charzyków, Kiekrz oraz Zdwórz pod Płockiem.



Zawody pływackie w basenie wśród pomarańcz. Eksperyment — możliwy tylko na Florydzie—Kalifornia.

Kajakiem z jeziora Narocz do Nowego-Dworu

Wycieczka odznaczona III nagrodą na konkursie Polskiego Radja „z wody na wodę"

Zima.

Lot po śniegu, biała kurzawa lśniącego pyłu, furkoczące od pędu rękawy wiatrówki, lekkie beztroskie powietrze górskie — wszystko to nagle załamuje się, pryska i kruszy. Przed nami staje znów złowrogo zjawa szarego życia miejskiego, pełnego obowiązków i koniecznej pracy.

Podstępna, niewolnicza natura ludzka potrafi się jednak ułożyć. Podsuwa zwolna rozmaite namiastki awanturniczych projektów i wreszcie zwycięża rozpaloną wyobraźnię, która ostatecznie sprowadza swe zapędy do projektu zwykłej wycieczki kajakowej i to tylko po Polsce.

I wkrótce, choć to jeszcze zima, płyną gorące godziny narad i marzeń nad mapą Polski.

Co mówię godziny. Dnie tygodnie, miesiące. Mapa przy śniadaniu, po obiedzie, mapa do poduszki, pod poduszką, mapa we śnie, mapa stale i wszędzie.

Marzec.

Najtkliwszy poszept wiosny — to zgrzyt szklistego papieru, ścierającego starą farbę z kajaka.

Najmilsze uczucie — to ból, zdartych do krwi palców, pozacieranych zielonym pyłem farby.

Lipiec.

Trasę naszej wycieczki zaprojektowałyśmy jak następuje: spływ od jeziora Narocz, poprzez Naroczankę, Wilję, Berezę, Niemen, Kanał Augustowski, Biebrzę, Narew, do Wisły (Nowy Dwór). Przestrzenie: Warszawa — Kobylnik, Zalesie (nad Wiliją) — Horodzki (na Berezą), oraz Nowy Dwór — Warszawa, postawiłyśmy przejechać koleją (transport kajaka do kolei końmi).

Na przebycie tej drogi oznaczyłyśmy sobie 25 dni i okres czasu od 22-go lipca do 15-go sierpnia. Ogólna długość drogi, według danych przewodnika „Szlaki wodne Polski" wynosiła 930 km. Przeciętna ilość kilometrów, przebywanych dziennie 38 km.

Kajak „Ohar", którym odbywałyśmy całą wędrówkę posiada następujące wymiary: długość — 5.20, szerokość— 0,85, waga — 28 kg.



Jezioro Narocz

Kajak jest mało pakowny i tak płaski, że w czuby udało się wepchnąć tylko niewielką ilość bagażu. Reszta, mianowicie wyładowane plecaki i koce leżały pośrodku kajaka, przed każdą z nas, tak, że obie jechałyśmy w bardzo niewygodnej pozycji. Musiałyśmy albo bardzo kurczyć nogi, lub też zakładać je wysoko na plecaki.

Posiadałyśmy namiot z brezentową podłogą, dwa pledy, odpowiednią ilość ciepłego ubrania. Wzięłyśmy małą, kieszonkową maszynkę spirytusową, oraz suche zapasy żywnościowe, przeznaczone mniej więcej na tydzień.

Na wycieczkę wybrałyśmy się we dwie, bez żadnego towarzystwa. Żadnej broni palnej, ani siecznej nie posiadałyśmy.

Opis naszej wycieczki zaczynam od dnia 20 ilpca, t. j., od chwili wyjazdu z Wilna, które przez dwa poprzedzające dni zwiedzałyśmy.

20 lipiec.

O godzinie 12-ej w południe wyjechałyśmy z Wilna do Kobylnika. Z Warszawy do Wilna jechało się około 8-u godzin, zato z Wilna do Kobylnika 7 godzin Lokomotywa sapała, sapała, przystając lada chwila. Wreszcie w jakiejś Olszewce utknęłyśmy na całą godzinę. Na wąskotorowej drodze stanęły wagony drzewa, które maszynista musiał odstawić na boczną linję oddaloną o kilka kilometrów. Patrzę na pasażerów. Sami turyści — piesi i wodni. Bagaż, to przeważnie placaki, składaki i wiosła. Wszyscy, oczywiście jadą do Naroczy, wszyscy rozprawiają o jeziorze i jego okolicach. O 7-ej dojeżdżamy do Kobylnika. Udajemy się zaraz na pocztę, by odebrać namiot, który miał nam być nadesłany z Warszawy pocztą. Dowiadujemy się, że przekaz na namiot już nadszedł, tylko sam namiot gdzieś utknął. Nasza rozpacz była niewysłowiona. Musiałyśmy się zatrzymać w schronisku, odległem o 4 kilometry od Kobylnika, położonem nad samą Naroczą. Schronisko, pachnące jeszcze świeżością drzewa, zbudowane zostało i poświęcone w tym roku.

21 lipiec.

Od rana zaczęłyśmy się zapoznawać z jeziorem. Ma ono w sobie dziwny, nieodgadniony urok.

Bezkres czystych wód, cicha, czasem głośniejsza mowa fal, mowa barw i cieni przekonywa nas, że jezioro posiada własne, bujne życie, własne tętno. Czuje się nieomal jego niezmienny, głęboki oddech, który przejmuje nawskroś.

Silniejszy podrzut fal, nalewająca się przez falochron woda wyrywa nas z zamyślenia. Coś zmąciło spokój wód, coś zaniepokoiło je. Drobne, małe fale rosną w oczach, stają się coraz groźniejsze, wreszcie wybuchają niepochamowanym gniewem przeciw swemu odwiecznemu wrogowi — wichrowi.

Pierwsza nasza wyprawa ze schroniska na Naroczy była tragikomiczna. Kajak, od dwóch tygodni nie mający z wodą nic wspólnego, zaczął gwałtownie przeciekać. Nim dojechałyśmy do środka przestrzeni, dzielącej schroniko i Naroczy, siedziałyśmy dosłownie w wodzie.

Zaniepokojone śledziłyśmy powolne zbliżanie się brzegu. Nigdy w życiu jeszcze tak długo nie płynęłyśmy, każda minuta wydawała nam się wiekiem. Wreszcie dobiłyśmy. Przedewszystkiem zaczęłyśmy suszyć wszystko, począwszy od ubrań, a skończywszy na kiełbasie i skumbrji, która pływała swobodnie na dnie kajaka. Z kajakiem zrobiłyśmy porządek, zatopiłyśmy go w wodzie, by na-

miękł. Kilka godzin spędziłyśmy na wrzynającym się w jezioro półwyspie. Słońce wysuszyło nam szybko mokre rzeczy i zupełnie roztopiło czekoladę, nieopatrznie nie schowaną w cień.

Do schronienia wróciłyśmy brzegiem i poszłyśmy do Kobylnika po namiot, który szczęśliwie przybył pocztą. A więc od jutra zacznie się nasza prawdziwa wędrówka.

22 lipiec (tap: Schronisko — Słoboda, 33 km.).

Z powodu spóźnionego śniadania wyruszamy dopiero o godz. 8-ej. Pora do wyjazdu stanowczo nieodpowiednia. Już o godz. 9-ej słońce tak grzało, że trudno było oddychać. Około 11-ej wysiadłyśmy w lesie, niedaleko wypływu Naroczanki. Rozstawiłyśmy po raz pierwszy namiot, głowiąc się przy tem dobrze, bo nigdy przedtem nie miałyśmy z tą rzeczą do czynienia. Obiad nasz, składający się z kurcząt z kaszką, ogórków, poziomek i herbaty, był co do urozmaicenia menu niemal najwspanialszym obiadem w całej naszej włóczędze. Dopiero około 4-ej ruszyłyśmy dalej. Naroczanka, płynąca w górnym biegu leniwie, zarośnięta szuwarami była dla nas czemś zupełnie nowem po szeroko rozlanem, bezkresnem jeziorze. Tam bezmiar wód— tu bezmiar zieleni. Miejscami rzeczka jest tak zarośnięta, że zdawało nam się, żeśmy zbłądziły. Wiosła były wtedy przeszkodą, przeciągałyśmy się wśród lasu trzecin, chwytając rękami zielone pęki, póki nie wypłynęłyśmy na szerszą wodę. W miejscach mniej zarośniętych trzciną, rzeka pokrywa się płaszczyzną zielonych liści żółtych i białych grzybieni. Tu i ówdzie widzi się chłopów, grabiących siano, stojących po kolana w wodzie, na grząskiej łące. O wsi położonej nad wodą nie może być mowy. Zdala tylko dolatują nas odgłosy, niewidzialnych dla nas ludzi i zwierząt.

Słońce chyli się ku zachodowi. Chcemy dobrnąć do wsi Słobody, poza którą teren do obozowania ma być lepszy. Tymczasem, pomimo prądu, pomimo tego, iż na stojącej wodzie jedziemy zwykle 6 km./godz., jeszcze o godzinie 8.30 nie dosięgłyśmy wsi Słoboby, odległej od wypływu Naroczanki z jeziora o 24 km. Już dawno z wody zaczął się podnosić lekki, zimny pył, który powoli rósł coraz wyżej, już dawno, pocichu i w sekrecie jedna przed drugą niepokoimy się: co dalej będzie? Gdy w tem spostrzegamy wśród rozmiękłych moczarów wyższy cypel z kępą drzew. Wysiadamy tu i rozbijamy namiot. Teraz rozpoczęła się dla nas prawdziwa gehenna. Niebaczne zapaliłyśmy świecę. Światło zwabiło do namiotu chmary komarów. Zdziczałe, wygłodzone owady rzuciły się na nas z całą furją. Wszędzie dosięgły ich żądła: do ucha, do nosa, między palce rąk i nóg, gryzły przez grube skarpety i swetry, gryzły od wieczora do rana. W nocy było zimno i wilgotno, pomimo, iż namiot nasz miał brezentową podłogę, mimo, iż kładłyśmy na niej koc złożony podwójnie.

23 lipiec (etap: Słoboda—Dziechówka, 38 km.).

Rano odjechałyśmy szybko od tego niemiłego i niefortunnie wybranego miejsca na obozowanie. Minęłyśmy wieś Słobodę, której wczoraj z powodu ciemności niemogłyśmy rozpoznać z daleka. Teraz spostrzec można było podnoszący się już brzeg Naroczanki. Rzeka tworzyła rodzaj błotnistego, czarnego przełomu. Brzegi wysokie do 1-go metra były strome, bagniste i niezadrzewione. Za Korolewcami brzeg stał się bardziej urozmaicony. Nad rzeczką ukazywały się coraz częściej ludne wioski. Niedziela ściągnęła dużo ludzi nad rzekę. Co zakręt — krzyki, śmiechy i gromada nagusów w wodzie. Krajobraz ciągle się zmieniał. Nad brzegami pojawiły się teraz olchy, początkowo jakieś nieśmiałe, a dalej wysokie, rozrosłe szeroko, rzucające piękne cienie na wodę. Ciągle zainteresowane byłyśmy tem, co będzie dalej. Zachwycone i zagadane, nie spostrzegłyśmy marszczącej się przed nami powierzchni wody... i nagle wstrząs gwałtowny, kajak zakołysał się w obie strony, odwrócił się pod prąd, oparty czubem o niewidzialną przeszkodę. Wjechałyśmy z rozpędem na wielki głaz, spokojnie i wyraźnie sterczący nad wodą. Byłyśmy uwięzione, każdy ruch groził wywróceniem. Próbowałyśmy spychać się wiosłami — nic nie pomogło. Co robić. Koleżanka zdobyła się na odwagę i bardzo ostrożnie zaryzykowała wyjście z kajaka na oślizgły kamień. Musiała podnieść kajak do góry i zestawić go na wodę. Odjechałyśmy dalej, nadsłuchując, czy woda nie wlewa się do środka, wskutek jakiegoś uszkodzenia. Na szczęście wszystko skończyło się dobrze. Od tej chwili każda trawka, każdy wodorost, lekko mącęcy powierzchnię wody, wzbudzał w nas podejrzenie jakiegoś ukrytego niebezpieczeństwa. Nad rzeką, co kilometr lub dwa, ukazywały się ludne i długie wsie. Na noc ulokowałyśmy się wysoko w lesie, prawie nawprost wsi Dziechówka. Długi czas dolatywały do nas odgłosy wsi i długo brzmiała w uszach monotonna melodja, wygrywana prawdopodobnie na jakimś bardzo prymitywnym instrumencie.

24. lipiec. (etap Dziechówka — Oleniec 25 km.).

Rano zdziwienie nasze nie miało granic, gdy zauważyłyśmy, że namiot nasz stoi nieomal na środku leśnej drogi. Wczoraj już zupełnie po ciemku ustawiłyśmy go i nie zdawałyśmy sobie sprawy na jakim terenie.

O godzinie 5-ej ruszyłyśmy ku Wilji. Naroczanka znów zmieniła się. Tworzy ona w ostatniej fazie piękny przełom o dość wysokich, suchych, piaszczystych brzegach, porosłych iglastym lasem. Płynie już w mniejszych zakrętach, lecz zato leniwiej. Mijamy ostatnie wsie Ruczycę i Kraśnicę i wreszcie wypływamy na szeroko tu rozlaną, leniwie płynącą, ale malowniczą Wilję.

Wiljа płyniemy tylko 6 klm. do Oleńca, skąd transportujemy kajak do stacji Zalesie, odległej o 3 km., by przestrzeń Zalesie-Horodźki przebyć koleją. Do Zalesia przybyłyśmy o godzinie 11-ej, tymczasem nasz pociąg miał nadejść dopiero o 6-ej wieczorem. Cały dzień schodzi nam na tej przeprowadzce. Wieczorem, już prawie o zupełnym zmroku, zajeżdżamy z kajakiem nad Berezę. Mokra, niska łąka, porosła jakąś mizerną olszyną, rzeka, połyskująca brunatnemi cieniami, niebo szybko zaciągające się chmu-



Górny bieg Naroczanki

rami — wszystko to razem dawało ponure wrażenie. Na domiar złego zaledwie odjechał wieśniak z furmanką, spadł deszcz. W pośpiechu i zdenerwowaniu ręce nasz krzywo ustawiają kije, słabo nierównomiernie naciągają linki, namiot się wywraca, trzeba ciągle zaczynać od nowa. Wreszcie zmęczone i zmoczone kryjemy się do naszego „domu". Monotonne krople deszczu usypiają nas. Śpimy, ale niespokojnie.

25 lipiec (etap Chorodźki) — Kałdyki 32 km.).

Ponieważ namiot trzeba było suszyć po wczorajszym deszczu, dość późno wyjechałyśmy. Bereza nie wzbudziła w nas zachwytu i zaufania. Woda ciemna, zarosła tu i ówdzie trzciną, tchnącą zgnilizną. Brzegi niskie, nieciekawe, noszące niemiłe ślady niedawnego opadu wód. Rzeka płynie wolno i tworzy moc zakrętów. Jedną wioskę objeżdżamy przez dwie godziny podziwiając ją z różnych stron. Wyglądamy wsi Narowy, poza którą, według przewodnika „Szlaki wodne", ma się ukazać piękna puszcza Nalibocka. Rzeka płynie ostremi zakrętami, a nam przy każdej zmianie kierunku wydaje się, że już niedługo wjedziemy w ten olbrzymi i ciekawy las. I znów las ucieka przed nami, zostawiając nam błotnistą łąkę. Około 4-tej po południu zaczynają się zbierać chmury, deszcz wisi nad nami. Ta zapowiadająca się niepogoda i świadomość, iż wskutek krętego biegu rzeki, ujechałyśmy bardzo niewielką ilość kilometrów, ta męcząca jazda w pogoni za puszczą — wszystko to razem doprowadza nas do rozpaczy. Półmrok, wcześniej dziś zapadający, niż zwykle, zaskoczył nas wśród mokrych łąk. Jedziemy zrezygnowane, zdane na łaskę i niełaskę wód i nagle, już prawie wśród zupełnej ciemności widzimy wyłaniający się, suchy, wysoki brzeg z kochanemi sosenkami. Uszczęśliwione lądujemy, rozstawiamy namiot i zasypiamy snem sprawiedliwego.

26 lipiec (etap Kałdyki — Bakszta 56 km.).

Wczesnym rankiem ruszamy w dalszą wędrówkę. Pochmurno jest i zimno. Około godziny 8-ej zaczyna padać deszcz. Mimo to jedziemy dalej. Tymczasem spada nagła ulewa, która następnie przeistacza się w drobny, lecz przenikający do szpiku kości kapuśniaczek. Przed tym deszczykiem schroniłyśmy się do jednej z chat we wsi Bartoniuchy, gdzie ugotowałyśmy sobie obiad, przeczekując niepogodę. Po południu ruszyłyśmy dalej. Odtąd, aż do miasteczka Bakszty płyniemy przedziwną, pełną swoistego uroku okolicą. Naokoło otaczają nas, nieogarnione okiem, prawie bezludne przestrzenie łąk, na których wśród setek olbrzymich stogów siana, przechadza się dzikie ptactwo błotne i całe masy bocianów.

Dojeżdżając do miasteczka Bakszty doszłyśmy do przekonania, iż musimy się tu zatrzymać ze względu na konieczność zdobycia urzędowego poświadczenia swej obecności. Przejeżdżając pod mostem usłyszałyśmy czyjeś wesołe wołanie. A kiedy przybiłyśmy do brzegu dwu sportsmenów, opalonych na czekoladowo, wyrosło przed nami jak z pod ziemi. Nawiązała się ożywiona odrazu rozmowa. Okazało się, iż mamy przyjemność poznania nietylko dzielnych turystów, którzy od marca wędrują z Zakopanego, włócząc się po całej Polsce, lecz poznajemy mistrza w skokach narciarskich, pana Łuszczka, oraz jego rozmiłowanego w górach, kompana, pana Biernackiego.

Towarzystwo nie mogło się lepiej dobrać.

Mnóstwo wspólnych znajomych, przypominanie sobie wszystkich rekordów narciarskich, świetnych wyczynów turystycznych, przygód w obecnej wędrówce — oto tematy rozmów, które nie miałyby końca, gdyby nie zmęczenie całodziennym wysiłkiem fizycznym i senność, która zaczęła nas na dobre morzyć. Turyści poszli do jakiegoś hoteliku, gdzie stali się przedmiotem niebywałej uczty ludożerczej dla maleńkich, bronzowych istotek. My wyspałyśmy się świetnie na sianie w stodole.

27 lipiec (etap Bakszty — Czapuń 24 km.).

Rano nastąpiło pożegnanie i dwie wycieczki ruszyły w dwie różne strony. My do Niemna, nasi znajomi do Nowogródka.

Za Baksztami zwęża się dolina Berezy i nareszcie przysuwa się do rzeki ta wyczekiwana i wypatrywana tak długo puszcza Nalibocka. Ukazuje się na lewym brzegu i trwa przy nim prawie aż do Niemna.

Puszcza poważna. Powaga i jakaś niezmierna moc pierwotnych puszcz bije od szumiących dębów i brzóz. Rzeka płynie teraz mniej kręto, jakby ją ktoś ujął w żelazne kleszcze. Jednak podstępnie rwie brzegi i niejedno życie dębowe, czy brzozowe pada pastwą fal.

Po kilku godzinach jazdy, wśród dębów i brzóz zaczynają się ukazywać sosny, brzeg staje się wyższy, lepszy do obozowania. Czuć niejako tchnienie, zbliżającego się Niemna i charakterystycznego dla jego okolic krajobrazu. Poza wsią Mały Czepuń nocujemy.

28 lipiec (etap Czapuń — Wasilewicze, 62 km.).

Wczesnym rankiem ruszamy do Niemna. Po dwóch godzinach jazdy wpływamy na Niemen, który wprawia nas w doskonały humor. Jest to rzeka napewno najszczęśliwsza ze wszystkich rzek na świecie. Świadoma swych kras, płynie beztrosko, lekko, prawie że z uśmiechem. Brzegi jej są wysokie, piaszczyste, w jaskrawym blasku słońca prawie białe, porośnięte sosnami, które napełniają silnym aromatem rozgrzane powietrze nadrzeczne. Dopływamy do miasteczka Mikołajewo, gdzie zaopatrujemy się w potwierdzenie naszej obecności w publicznej szkole powszechnej.

W Mikołajewie trudno o mleko i nabiał. Z wielkim trudem dało nam się kupić trochę żywności. Jedziemy dalej. Bardzo często pojawiają się na rzece promy. Ponieważ jest to okres zwózki siana, więc prom jest w nieustannem użyciu. Widzi się z jednej strony Niemna, ustawione długim szeregiem puste furmanki, wyczekujące długo swej kolejki, z drugiej zaś kopiasto naładowane fury z sianem. Prom przewozi cztery — do sześciu furmanek pustych, po trzy, do czterech fur siana.



Dolny bieg Naroczanki.

29 lipiec (etap Wasilewicze — Bondary, 25 km.).

Około 9-ej rano dojeżdżamy do wsi Dokudowo. Według informacyj nauczyciela z Mikołajewa ma tu być poczta. Wieś bardzo duża, rozciągnięta na przestrzeni przeszło dwu kilometrów. Na końcu wsi mieścił się dom gminy i urząd pocztowy, ostatnia nasza deska ratunku. Jakież było moje zdumienie i rozpacz, gdy dowiedziałam się, że urząd pocztowy coprawda istnieje, lecz w tej chwili nie dysponuje nawet złotówką. Urzędniczka oświadczyła nam, że jeśli chcemy podnieść pewną sumę pieniędzy, musimy zaczekać trzy dni, wtedy ona wyśle zapotrzebowanie i pieniądze otrzymamy. Wczuwając się jednak sercem kobiety w naszą tragiczną sytuację, wypłaciła nam pięć złotych ze swoich osobistych funduszów.

Niemen pięknieje z każdą chwilą. Jego urodę podkreślają wznoszące się coraz wyżej, porośnięte coraz piękniejszemi lasami brzegi. Rzeka miejscami przecina prawie prostopadle, lśniące bielą piasków wybrzeża. Szczególnie pięknie to wygląda, gdy rzeka tworzy zakręt i gdy na chwilę horyzont zupełnie się zcieśnia, ukazując przed nami ścianę piasku, rzekomo zatarasowującą dalszą drogę. „Niemen się kończy" — powtarzamy na każdym zakręcie.

Dojeżdżamy do miasta Niemen, gdzie oczywiście pierwsze kroki skierowujemy ku poczcie. Ręce mi zupełnie opadły, gdy otrzymałem tę samą odpowiedź, co w Dokudowie. A przecież Niemen, to miasteczko i do tego ze stacją kolejową. Prawdopodobnie jednak wszyscy urzędnicy pocztowi w tej okolicy mają miekkie serca, bo i tu, mimo wszystko otrzymałyśmy „gruby pieniądz" — bo aż 20 złotych. Miejscowy sklepik żywnościowy miał gratkę nielada. Obładowane i nasycone ruszyłyśmy dalej, mile wspominając tutejszy urząd pocztowy.

Błogi nastrój, w jaki wprowadziła nas uczta, oraz świadomość posiadania solidnych zapasów żywnościowych, wpłynęła na nas tak, że tego dnia upłynęłyśmy jeszcze tylko 6 km. Uważając, że już dość sukcesów, jak na jeden dzień. Zanocowałyśmy poza Bondarami.

30 lipiec (etap Bondary-Dąbrówka, 28 km.).

Dzień ten był wogóle burzliwy. Od kilku dni powietrze stawało się coraz bardziej parne. Burza wisiała w powietrzu i burza szalała w nas. Wiatr nas złościł, wzajemne nasze towarzystwo też. Niemen nam się sprzykrzył



Puszcza Nalibocka

przez ustawiczne swe zakręty i wogóle cały świat dał się nam poznać w tej chwili z najczarniejszej strony. Wreszcie koło Poniemuńców spadła ulewa, po której w naturze zapanował spokój. Zanocowałyśmy za Dąbrówką, na wysokim brzegu, wśród kęp podbiałów.

31 lipiec (etap Dąbrówka — Rybaki, 75 km.).

Wczesnym rankiem ruszamy dalej, odrazu biorąc tempo, by wyrównać wczorajsze i przedwczorajsze opóźnienie. Brzegi Niemna trochę się teraz obniżają. Jedziemy teraz wśród łąk niżej położonych, lecz nie podmokłych. Chwilami brzeg się znów podwyższa, lecz jest porośnięty aż do samej wody tarasowato układającą się roślinnością.

Bardzo często widzi się przy niższym brzegu, z jednej strony rzeki, ogromną przestrzeń piaszczystą, porosłą samemi szarozielonemi, kosmatemi podbiałami. Na jednej z podobnych kęp wylądowałyśmy, by ugotować sobie obiad. Była to przepiękna kępa, pachnąca dzikiemi gwoździkami, zarosła samemi krzewami i podbiałem. Znalazłyśmy tu krzaki czerwonej porzeczki, rosnącej dziko. Spragnione owoców rzuciłyśmy się formalnie na porzeczki, które były deserem, zjedzonym bardzo brzydko przed obiadem.

Słońce już dawno zaszło. W pewnym momencie, gdy już do połowy wciągnęłyśmy kajak w nadbrzeżne krzaki, rozległ się blusk wioseł i z ciemności wysunęły się dwa czółna, płynące cicho, tuż przy brzegu. Płynęli dwaj rybacy, jeden stary, drugi młody. Starszy zagadnął nas, zapytując, czy mamy zamiar tu nocować. Odradzał to, twierdząc, że nas komary zjedzą. Radził nam zanocować na pobliskiej kępie rzecznej. Nie chąc zdradzać się z tem, gdzie mamy zamiar nocować, odpowiedziałyśmy, że będziemy jechać całą noc. Na to stary człowiek zaczął nam przedstawiać wszelkie niebezpieczeństwa takiego przedsięwzięcia — więc mielizny, głazy podwodne, statki jadące nocą, wreszcie ludzi złych, dla których zamordować człowieka jest zabawką. Koleżanka wpadła na świetny koncept. Chcąc zademonstrować staruszkowi naszą odwagę i siłę fizyczną, zwróciła się do mnie, mówiąc grubym głosem: „Więc żono, jedziemy dalej". Skutek był spodziewany. Obaj rybacy zarechotali śmiechem na całą rzekę, my zaś stałyśmy zakłopotane, nie wiedząc co czynić. Wreszcie zdecydowałyśmy się jechać dalej. Ledwieśmy ujechały ze sto metrów, osiadłyśmy na mieliźnie. Prąd nas wepchnął na nią z całą siłą. Na prawo płycizna się powiększała, wobec czego trzeba było jechać na lewo. Z trudem udało nam się dobić do brzegu. Przed nami wznosiła się wysoka, prawie prostopadła ściana brzegu. Wśród zupełnych ciemności wdrapałyśmy się na górę, U podnóża jakiegoś starego dębu, rozłożyłyśmy swój namiot i zasnęłyśmy zupełnie spokojnie.

Tego dnia pobiłyśmy swój rekord w długości etapu dziennego. Przejechałyśmy 75 km.

1 sierpień (etap Rybaki - Doroszewicze, 44 km.).

Od samego rana straszliwy upał dawał się we znaki. Coraz częściej napotykałyśmy na szeroko ciągnące się mielizny, coraz trudniej było nam odszukać nurt rzeki, przedzierający się nieraz cienką strużką pomiędzy ławicami piasku. Po drodze spotykamy tratwy, które flisacy nadludzką siłą przepychają przez płycizny. Dopływamy do miasteczka Łunna, zatrzymujemy się tu, by kupić sobie trochę żywności i odpocząć w cieniu.

Piękne okolice piaszczysto-sosnowe, na odcinku Kowszewo - Michałów, były gęsto zaludnione przez letników, którzy plażowali na brzegu.

D. c. n.

K. Starzyńska

Wioślarstwo poznańskie przed sezonem

Która z organizacyj sportowych naszych czasów znajduje się w takiem położeniu, aby zarząd jej nie musiał większości swoich posiedzeń poświęcać zagadnieniom finansowym? W której z dziedzin, jeżeli nie w wioślarstwie, jest najbardziej usprawiedliwione, że kierownicy klubów podczas obrad swoich obecnie częściej operują pojęciami „budżet", „deficyt" i „pieniądze", niż „trening" i „program sportowy" na najbliższy sezon? — Każdy wioślarz rozumie, że przygotowanie załóg przez okres zimowy stanowi — o ile chodzi o stronę finansową — drobną część tego, czego trzeba dla umożliwienia startowania tych załóg na różnych wodach.

*

Jeżeli więc przystępując ad rem stwierdzę, że w wioślarstwie poznańskiem niema obecnie rozmachu lat poprzednich, to nie mogę powiedzieć, żeby to oznaczało załamanie się klubów. O nie! „Według stawu — groblę sypią" przeto i wioślarze poznańscy swój plan sportowy ściśle dostosować zamierzają do możliwości pieniężnych.

Przedwczesnem byłoby wysnuwanie — na podstawie pracy w basenie, odbywanej w poszczególnych klubach naprawdę pilnie od Nowego Roku — wniosków, co do zamierzeń każdego z nich. Coprawda w niedzielę, dnia 18.II. b. r. 3 załogi K. W. 04. były już na Warcie, nie daje to jednak żadnego obrazu odnośnie przypuszczalnego składu załóg.

Szeregi asów Klubu W. 04. zostały poważnie osłabione. Wojsko u jednych, konieczność pilniejszego oddawania się studjom u drugich, a wreszcie szukanie zatrudnienia zarobkowego poza Poznaniem u trzecich, spowodowało, że kilku dzierżycieli tytułu „mistrza Polski" w ciągu nowego sezonu na wodzie się nie ukaże.

Praca nad podciągnięciem nowych sił do klasy ich poprzedników wre na przystani 30 lat liczącego „jubilata" w całej pełni. Z poświęceniem godnem tak ważnej pracy, jaką jest trening zimowy, działają wielokrotni mistrzowie Jan Mikołajczak i Witalis Leporowski, którzy poza przyrzeczeniem brania udziału w tegorocznych regatach, postanowili klubowi pójść na rękę, by przez kierowanie treningiem umożliwić mu dodatnie zaprezentowanie się na torze. Z 40 na treningi uczęszczających wioślarzy spodziewają się kierownicy nawy sportowej K. W. 04. skompletować osady, jeżeli nie liczne, to w każdym razie do walki dobrze zaprawione.

„Tryton" rozporządza w tej chwili około 30 wioślarzami, rekrutującymi się przeważnie z osad zeszłorocznych. Z ufnością oczekują oni zadań nowego sezonu. Kto ma solidny — od listopada trwający trening basenowy poza sobą — ma prawo mieć do siebie zaufanie. Satysfakcję stanowi towarzyszenie, zwłaszcza niedzielnemu treningowi basenowemu. Osada po osadzie pruje całe niedzielne przedpołudnie „twardą" wodę basenu. Również i „Tryton" z konieczności finansowych obywać się musi instruktorem, pochodzącym z szeregów jego wioślarzy.

Wynikami z r. 1933, skromniejszemi od wyników roku 1932 nie zraża się „Polonja" do dalszej pracy. Jej trener, Mieczysław Tuliszka, pilnością niewątpliwie nie ustępuje swoim kolegom z K. W. 04, nic przeto dziwnego, że gromadzi na treningach do 25 wioślarzy. Zapał młodzieży jest duży, sądzić więc należy, że tegoroczne wyniki „Polonji" na torze regatowym należycie nagrodzą trud treningu zimowego.

Z pozostałych niewymienionych klubów poznańskich wspomnieć należy o wioślarkach, których od kilku tygodni odbywany trening basenowy wskazywałby na zamiar poważnego zmierzenia się z rywalkami stolicy i Bydgoszczy. O ile dobrze jestem poinformowany, magnesem dużym dla poznanianek, to chęć zdobycia poraz trzeci puharu Dr. E. Czaykowskiego w biegu czwórek półwyścigowych pań.

„A. Z. S." całą swoją uwagę skupia około dokończenia budowy nowej przystani, zapoczątkowanej jesienią ub. r.

„W. K. W." tymczasem nie trenuje. Przypuszczać należy, że zamierza w roku bieżącym poświęcić się wyłącznie turystyce — dziedzinie — którą wojskowe kluby wogóle— zamiast współwodniczenia na torze regatowym —, za cel swój obrać winny.

Mimochodem wspomnę — aby obraz nastroju panującego w poznańskim obozie wioślarskim był kompletny — o znacznem poruszeniu, jakie wywołała wzmianka kapitana związkowego E. Lenartowicza w artykule, p. t. „Zamierzenia wioślarzy" z tegorocznego nr. 1. Sportu Wodnego o zmianach regulaminu regatowego, mających być przedmiotem dyskusji przyszłego sejmiku wioślarskiego.

Jak każdy projekt, tak i zmiany te — aczkolwiek podane w ogólnych zarysach napotykają na „pro" i „contra". Z opinji większości wioślarzy sądząc, zmiany te, jako zmierzające w swej konsekwencji do podniesienia poziomu naszego wioślarstwa, przyjęte będą z zadowoleniem.

Ivous

Zawody pływackie w Krakowie

Dnia 25 lutego w krytej pływalni YMCA w Krakowie odbyły się zawody pływackie z udziałem zawodników ze Śląska. Zawody wzbudziły duże zainteresowanie i miały wyniki następujące:

50 m. st. dow. panie: 1) Słotówna (Gisz.) 41.8, 2) Lubińska (Cr.) 45.

100 m. st. dow. panów I kl.: Rouppert (Cr.) 1:06.4 (czas lepszy o 0.6 od rekordu okręgowego, 2) Gryglewski (Cr.) 1:12.2.

100 m. st. klas. panie: 1) Jarkuliszówna (G sz.) 1:44.5, 2) Lubelska (YMCA), 3) Fitzówna (Gisz.).

100 m. nawznak panów I kl.: 1) Włodek (YMCA) 1:30.4, 2) Szelest (Cr.).

3×50 st. zm. panie: 1) Giszowiec 2:25.2, 2) YMCA 2:35.

3 × 100 st. zm. panów I kl.: 1) Cracovia 4:11.2, 2) YMCA.

4 × 50 st. dow. panie I kl.: 1) Giszowiec 3:22, 2) YMCA 3:41.

5 × 50 st. dow. panów I kl.: 1) Cracovia 2:32.2 (czas lepszy od rekordu okręgowego), 2) YMCA 2:48, 3) Giszowiec.

Pozatem rozegrano konkurencje II klasy oraz młodzików. Organizacja bardzo dobra.

Trzeci Walny Zjazd Delegatów P. Z. K.

Odbył się w niedzielę 4-go marca w Sali Konferencyjnej P. U. W. F. i P. W. przy udziale 15-tu delegatów, którzy reprezentowali 29 klubów i sekcyj, posiadających ogółem 59 głosów; oraz gości: przedstawiciela Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Naczelnika Wydziału Turystyki i Ministerstwa Komunikacji. Z poza Warszawy przybyli na Zjazd: p. Dr. Antoni Bober z Krakowa (S. K. A. Z. S. Kraków i Lwów, S. K. O. W. „Sokoła" Kraków i Zw. Ofic. Rez. Koło Lwów); p. Marjan Plebańczyk z Krakowa (O. K. W. K. S. „Wawel", T. W. N. 32, S. K. K. S. „Cracovia", S. K. Ż. K. S. „Makabi" S. K. Y. M. C. A. i „Fablok" Chrzanów); p Stan. Macieliński z Katowic (Klub Kanuistów, „Hellas" Mysłowice, „Pogoń" Lwów, Pienińska Sekcja P. Z. K. Szczawnica, Pocztowe P. W. Katowice i Kl. Kaj. Z. S. Tarnopol); p. Feliks Korycki z Włocławka (Sek. Kaj. Koła Przyjaciół Harcerstwa) oraz pp. B. Frankiewicz i M. Skrzypczak z Poznania (Pozn. Okręg P. Z. K. i Sek. Kaj. Poczt. P. W. okr. Poznań).

Zjazd otworzył, witając delegatów, przewodniczący P. Z. K. płk. dypl. T. Zieleniewski.

Obradom, trwającym przeszło 8 godzin przewodniczyli: p. Józef Grabowski (z początku) i p. płk. T. Zieleniewski, (pod koniec), sekretarzem był p. W. Grzelak. Porządek obrad został przyjęty bez dyskusji.

Delegaci i goście wysłuchali z uwagą protokułu z poprzedniego Zjazdu Delegatów, przeglądu działalności klubów z zestawieniem statystycznem, sprawozdania z Kongresu I. R. K. w Pradze, obszernego sprawozdania z działalności Zarządu Głównego P. Z. K., oświetlając niezmiernie trafnie, zwłaszcza udział Związku w praskich mistrzowstwach kajakowych i udział kajakowców w spływie do morza; wysłuchali dalej sprawozdania kasowego oraz protokułu Komisji Rewizyjnej z wnioskiem o udzielenie ustępującemu Zarządowi absolutorjum.

Rozwinęła się dość ożywiona dyskusja, w której zabierali głos prawie wszyscy delegaci, poruszając szereg spraw, mniej lub więcej żywotnych i zgłaszając wnioski. W wyniku dyskusji został uchwalony przez aklamację wniosek o udzielenie Zarządowi absolutorjum; wyrażono przytem podziękowanie pp.: płk. T. Zieleniewskiemu i mjr. Sekundzie za owocną pracę w Zarządzie P. Z. K., jak również wszystkim członkom Zarządu. Ponadto Zjazd uchwalił wyrazić podziękowanie p. płk. Wład. Kilińskiemu, dyrektorowi P. U. W. F. i P. W. za pomoc, okazywaną Związkowi.

Wybór p. płk. T. Zieleniewskiego na przewodniczącego Związku odbył się przez aklamację. Natomiast mniej gładko odbył się wybór członków Zarządu Głównego, których liczbę Zjazd powiększył do 16-tu, w tem 2-ch zastępców przewodniczącego. Próba uzgodnienia kandydatów proponowanych przez ustępujący Zarząd z kandydaturami wysuniętemi przez delegatów, reprezentujących kluby małopolskie — nie dała pozytywnego wyniku, wobec czego zgłoszono dwie listy z tem, że będą one przegłosowane en bloc. Większością 2 głosów dokonano wyboru listy nr. 1 proponowanej przez ustępujący Zarząd, a zawierającej nazwiska następujące: mjr. Sekunda, dr. Załuski, Dr. A. Bober, Bublewski, mjr. Czeżowski, Józef Grabowski, Grzelak, Heinrich, Hławiczka, Kowalska, dr. Luster, Malinowski, dr. Muszalski, Rylski, Wisłocki i dr. Adam Zieliński. Skład Komisji Rewizyjnej: mjr. St. Thun, M. Majcher i J. Włodarkiewicz.

Zjazd borykał się z powodzią wniosków, świadczących zresztą o żywotności organizacji. Szczególną zdolnością pło-



Obrady Walnego Zjazdu Delegatów Polskiego Związku Kajakowego

dzenia wniosków wyróżniał się, jak zwykle Dr. A. Bober przedstawiciel kajakarstwa krakowskiego. Brak miejsca nie pozwala na przytoczenie tutaj wszystkich tych wniosków, przyjętych i odrzuconych, a tembardziej na omówienie ich, choć może byłoby to rzeczą ciekawą. Pojawiały się one przy każdym punkcie.

Kalendarz sportowy na sezon 1934 zatwierdzono, wysłuchawszy uprzednio wielu życzeń: o zorganizowaniu drugiego spływu międzynarodowego Dunajcem (którem kalendarzyk uzupełniono); o spływie kolejowo-kajakowym do morza Czarnego, o spływach w głąb Rosji i na Krym, na Litwę i t. d. Życzenia te więcej świadczą o młodzieńczym zapale wnioskodawców, niż o poczuciu rzeczywistości.

Przyjęto wniosek o wprowadzeniu już w najbliższym sezonie odznaki turystycznej P. Z. K., zatwierdzając jednocześnie projekt tej odznaki, opracowany przez p. Hryniewieckiego i Lilpopównę.

Na wniosek Zarządu mianowano 20 wybitnych działaczy na niwie sportu kajakowego „wygami honorowymi".

Zatwierdzono regulamin Okręgu Małopolsko-Śląskiego P. Z. K. z tem, że Okręg ten będzie obejmował narazie i Małopolskę Wschodnią. Okręg Poznański postanowiono zachęcić do żywszej działalności, niż dotychczas.

O czem jeszcze nie mówiono?

O składce rocznej zł. 1.— minus 40% na rzecz Okręgowych P. Z. K., o wydaniu przy poparciu Min. Komunikacji broszury propagandowej w języch: francuskim i niemieckim o pięknie naszych wód, o obowiązku nadsyłania przez kluby materjałów informacyjnych o szlakach wodnych, o zabiegach, celem uzyskania 1000 klm. biletów kolejowych i zniżek 80%, o rozszerzeniu sieci stacyj kolejowych, o nawiązaniu i utrzymywaniu łączności z pokrewnemi organizacjami zagranicą, o rozszerzeniu konwencji turystycznej z Czechosłowacją, o zawarciu takiej konwencji z Rumunją, z Sowietami, o umożliwieniu ruchu turystycznego na rzekach granicznych, o poparciu ruchu campingowego, o zmianie szeregu paragrafów regulaminu, o podawaniu przez radjo stanów wody na rzekach, o bezpieczeństwie na szlakach wodnych i wielu, wielu innych sprawach.

Odrzucono wniosek, aby upoważnić Okręg Małopolsko-Śląski do prowadzenia rokowań z P. Z. N. w sprawie nawiązania ściślejszej współpracy.

Nakoniec uchwalono, że następny Zjazd Delegatów P. Z. K. odbędzie się w Krakowie.

Do spraw poruszonych na Zjeździe jeszcze powrócimy.

W. G.

Specjalna audycja sportowa Polskiego Radja

W auktualnych programach audycji Polskiego Radja znajduje się pozycja, która niewątpliwie zainteresuje wszystkich sportowców, miłośników sportu, a przedewszystkiem jego przeciwników. Pozycja ta dotyczy Specjalnej Audycji Sportowej Polskiego Radja, która wspólnym wysiłkiem wszystkich rozgłośni polskich zostanie nadana **dn. 17-go marca o godz. 20-ej.**

Program Audycji Sportowej jest pomyślany w ten sposób, aby nawiązać jaknajściślejszy kontakt sportowców z radjem. Na wstępie audycji Dyrektor programowy polskiego Radja, Pan Min. Franciszek Pułaski wygłosi krótką prelekcję na temat: „Co Polskie Radjo zrobiło i co zamierza uczynić dla propagandy sportu?". Po przemówieniu Min. Pułaskiego głos zabiorą przedstawiciele centralnych i prowincjonalnych Władz Sportowych, którzy wypowiedzą się w sprawie korzyści, wypływających z kontaktu i współpracy sportu z radjem.

Specjalną atrakcją tej audycji będzie to, że przedstawiciele Władz Sportowych będą mówili nietylko z Warszawy, ale również z Krakowa, Katowic, Poznania, Łodzi, Lwowa i Wilna. Połączenie tych wszystkich przemówień w ramach jednej 25-ciu minutowej audycji, stworzy konkretny obraz współpracy Polskiego Radja ze sportem.

Na wstępie zauważyliśmy, że Sportowa Audycja Polskiego Radja zainteresuje również wrogów sportu. Twierdzenie to nie jest bezpodstawne, gdyż wrogowie sportu znajdą w tej audycji szereg uwag, które z antagonistów sportu uczynią miłośników kultury fizycznej, wychowania fizycznego i turystyki. Radjo bowiem w działalności swojej opiera się przedewszystkiem na wartościach wychowawczych kultury fizycznej, tępiąc narówni z wrogami sportu wszystkie ujemne objawy, jakie sport wywołuje.

Referat Sportowy Polskiego Radja organizując specjalną Audycję Sportową stara się pozyskać dla niej najwybitniejszych Przedstawicieli życia organizacyjnego sportu polskiego. W pierwszym rzędzie organizatorzy audycji zwrócili się do Vice-przewodniczącego Naukowej Rady Wychowania Fizycznego Gen. St. Roupperta, Dyrektora P. U. W. F. i P. W. Puł. Dypl. Wł. Kilińskiego oraz do Prezesa Z. Z. Pułk. Dypl. J. Ulrycha. Przypuszczać należy, że wymienieni rzecznicy sportowego życia organizacyjnego nie odmówią swego udziału w specjalnej Audycji Sportowej Polskiego Radja.

Po zakończeniu audycji we wszystkich rozgłośniach Polskiego Radja odbędzie się dyskusja nad działalnością sportową P. R. W dyskusji wezmą udział przedstawiciele Klubów i Związków Sportowych, oraz Prasy Sportowej.

Na marginesie Konkursu Polskiego Radja

W sprawozdaniu II konkursu kajakowego Polskiego Radja pióra p. J. Łukiewicza, autor przy omawianiu mojej pracy, uczynił kilka złośliwych uwag, skierowanych pod adresem członków A. Z. S. Ponieważ uwagi te zostały uczynione przy omawianiu mojej pracy poczuwam się do obowiązku złożenia wyjaśnień

W sprawozdaniu mojem zaznaczyłem, „że wycofanie zgłoszonych załóg należy częściowo przypisać artykułowi, umieszczonemu swego czasu w „Sporcie Wodnym". Nikt nie posądzi kandydatów, którzy ostatecznie nie zdecydowali się na wzięcie udziału w wyprawie naokoło Tatr o „tchórzostwo i przewrażliwienie nerwów". Poprostu nie chciano narażać składaka na rozbicie. Trudno — nie każdy może sobie pozwolić na ewentualne zniszczenie kosztownego, jak na dzisiejsze czasy składaka, a tem więcej młodzież akademicka.

Rzeki Tatrzańskie są doprawdy trudne; mimo wielkiego doświadczenia można rozbić składak prędzej, nim się człek spostrzeże. P. mjr. Sekunda i p. Heinrich byli w czasię ostatnich wakacyj świadkami dwu przykrych wypadków na Wagu. Jeden zakończył się kompletnem rozbiciem, drugi poważnem uszkodzeniem składaka, jednej ze znanych kajakowczyń polskich. Prof. R. oświadczył mi niedawno: z przyjemnością będę jeździł Dunajcem, ale nigdy na własnym składaku. Znany nam jest opis wycieczki po Wagu w numerze majowym, który zakończył się rozbiciem 4 składaków.

Dlatego też uważam, że krytyczne uwagi, których ostrza godzą w członków A. Z. S. nie wytrzymują krytyki.

Wycieczka projektowana przez Komisję Tyrystyczną Jacht-Klubu A. Z. S.-u warszawskiego przełomami górskiemi naokoło Tatr, pomyślana była, jako wycieczka polskich A. Z. S.-ów i Vysoko-Skolskich Svasóv, a nie jako wycieczka złożona z pośród osób z mojego otoczenia.

W obszernem mojem sprawozdaniu z wycieczki kajakowej dzielę się między innemi, uwagami co do zalet składaka firmy Jenkner w Bielsku i czynię to w formie delikatnej dodając, że. „składak ten wykazuje bodajże najwięcej zalet". Uwagi moje w formie zniekształconej wyzyskane zostały dla celów reklamowych, przeciwko czemu zastrzegam się kategorycznie.

W sprawie asekuracji na rzekach górskich w liczniejszem gronie, o czem wspomina p. J. Łukiewicz zabiorę głos przy innej sposobności.

Prof. Jan Hławiczka

Z sekcji kajakowej A. Z. S. w Krakowie

Z nadesłanego sprawozdania sekcji kajakowej Akademickiego Związku Sportowego w Krakowie można stwierdzić, że sekcja ta b. pomyślnie się rozwija. Obecnie Sekcja liczy 75 członków i posiada 53 kajaki, z czego 16 składaków.

Członkowie sekcji odbyli cały cały szereg pięknych wycieczek turystycznych, z pośród których jedna została nagrodzona na konkursie przez Polskie Radjo „Z wody na wodę".

Prezes sekcji p. Dr. Antoni Bober opracował projekt regulaminu odznaki turystycznej Polskiego Związku Kajakowego, który został przyjęty.

Zarząd sekcji prowadzi pomyślnie akcję propagandową na terenie Krakowa i utrzymuje ożywioną korespondencję z podobnemi organizacjami zagranicą.

Wykaz nagród II-go Konkursu Polskiego Radja „Z wody na wodę"

Nagroda I. Składak 1-osobowy, dar firmy Zakłady Drzewne hr. Larisch-Mönnich w Jaworzu. (Otrzymuje p. J. Hławiczka A. Z. S. Warszawa).

Nagroda II. Namiot 2-osobowy z podłogą, dar Centr. Komisji Dostaw Harc. w Warszawie. (Otrzymuje p. Stanisław Loegler, Chrzanów, „Fablok").

Nagroda III. Kajak z wiosłami typu „H", dar Centr. Kom. Dost. Harc., 5 kl. lakieru. dar firmy W. Karpiński i W. Leppert, oraz dwie wiatrówki. dar redakcji „Startu". (Otrzymują pp. K. Starzyńska i H. Jabłonowska, Warszawa).

Nagroda IV. Szkielet kajaka. dar Mazow. Warszt. Szkutn. w Płocku. komplet dykty mahoniowej, wodoodpornej, dar B-ci Konopackich w Mostach, 5 kl. lakieru. dar firmy W. Karpiński i W. Leppert. oraz książki, dar Gł. Księgarni Wojskowej. (Otrzymują pp. Stefan Kopczyński i Stan. Paczesny, Kl. Wiośl. „Wisła" w Warszawie).

Nagroda V. Jedna para nart, dar p. Wacława Kuleszy z Płócka, 1 plecak, dar p. G. Jakubowicza z Warszawy. oraz nagroda specjalna Związku Sokolstwa Polskiego dla najlepszej załogi sokolej: kajak 2-osoby. (Otrzymują pp. Henryk Rudakowski i Jerzy Wiórkiewicz, Warszawa).

Nagroda VI. Jedna para nart, dar p. W. Kuleszy, i 1 nóż chiński, dar p. E. Jakubowicza. (Otrzymuje p. Ludwik Leszko, A. Z. S. Kraków).

Nagroda VII. Komplet mahoniowej dykty wodoodpornej na kajak, dar B-ci Konopackich, 5 kl. lakieru (W. Karpiński i W. Leppert), książki, (Gł. Księg. Wojsk. oraz nagroda specjalna Związku Strzeleckiego dla najlepszej załogi strzeleckiej: namiot 2-osobowy. (Otrzymuje p. Stan. Markowski, Lwów).

Nagroda VIII. Komplet mahoniowej dykty wodoodpornej na kajak (B-cia Konopaccy) 5 kl. lakieru (W. Karpiński i W. Leppert), oraz książki. (Gł. Księg. Wojsk.). (Otrzymują pp. Jul. Karoff, Kl. W. „Wisła" w Warszawie. Al Węgierko i Jan Durko. Warszawa).

Nagroda IX. Książki, dar Głównej księgarni Wojskowej. (Otrzymuje p. Milton Karnasiewicz, A. Z. S. Wilno).

Nagroda X. Kubek, dar firmy J. Fraget. (Otrzymuje p. Zbroisław Muszyński, Ostrów, Wlkp.).

Nagroda XI. 5 kl. lakieru wodoodpornego (W. Karpiński i W. Leppert), oraz książki (Gł. Księg. Wojsk.). (Otrzymuje p. Longin Kołaczkowski, Kl. W. „Wisła", Warszawa).

Nagroda XII. Roczniki „Sportu Wodnego", dar red. „Sportu Wodnego". (Otrzymują pp. Antoni Stolpa i Ida Fuchsówna, A. Z. S. Kraków).

Nagroda XIII. Rocznik „Sportu Wodnego", dar red „Sportu Wodnego". (Otrzymuje p. dr. Jan Wiśniewski. Warszawa).

Nagroda XIV. Książki, dar Gł. Księg. Wojskowej. (Otrzymują pp. Jan i Eugenjusz Krygierowie, Trzemeszno Wlkp.).

Nagroda XV. Rocznik „Sportu Wodnego", dar red „Sportu Wodnego". (Otrzymuje p. Stefan Nowakowski, Biała Podlaska).

Nagroda XVI. Półroczna prenumerata „Sportu Wodnego", dar wydawnictwa „Sportu Wodnego". (Otrzymują pp. Aleks. i Eug. Horpynkowie. Rudnik n/Sanem).

Nagroda XVII. Książki Głównej Księgarni Wojskowej. (Otrzymuje p. Kazimierz Małecki, Warszawa).

Podróże jachtu „JURAND" w 1934 r.

Dowództwo Juranda (jacht żaglowy 30 tonn) projektuje w sezonie 2 wycieczki

W CZERWCU „na zachód" dla młodszych żeglarzy na przeciąg 4 tygodni, koszt około 350 zł. na osobę. W LIPCU „szkery stokholmskie" wycieczka wygodna (2 bosmanów tylko 5 uczestników) około 4 tygodni, koszt 500 zł. na osobę.

Wyjaśnień udziela i przyjmuje zgłoszenia JAN J. FISCHER Kraków, Rynek 40.

Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, 1/2 strony zł. 155, 1/4 str. 80, 1/8 strony zł. 45, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, FOKSAL 15 — TEL. 670-56.

Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi półrocznie Zł. 10, rocznie Zł. 20.

Rękopisów nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagraniczna 50% drożej. Konto w P. K. O. Nr. 6013

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp. *Redaktor MIECZYSŁAW MAJCHER*

Drukarnia W. Merkel, A. Kowalewski i S-ka, Warszawa, Chłodna 37 tel. 669-46.